12/85

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

150 Jahre deutsche Eisenbahnen



Magdeburg bleibt unvergeßlich

Drei Eisenbahnfahrzeug-Ausstellungen wurden 1985 anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" organisiert: in Berlin, Erfurt und Magdeburg. Über letztere soll auf dieser Seite berichtet werden.

Vom 24. August bis 1. September 1985 waren auf dem Gelände des Bw Magdeburg 25 Triebfahrzeuge zu sehen. 40 081 Besucher, darunter 16 116 Kinder, wurden gezählt – eine beachtliche Resonanz in der Öffentlichkeit. Beliebt waren vor allem die 1 250 Fahrten mit der 65 1047 auf der Vorführstrecke. Zwei Tatsachen ließen diese Veranstaltung zu der wohl bisher bemerkenswertesten dieser Art werden:

Alle Eisenbahnfahrzeuge wurden so aufgestellt, daß ausreichend Platz zum Fotografieren war. Auf der Drehscheibe präsentierten sich innerhalb kurzer Zeitabschnitte verschiedene Lokomotiven. Was aber besonders erwähnenswert ist: Das Bw Magdeburg wurde eine Woche für diese Ausstellung „freigestellt" – eine Leistung, die durch das Engagement zahlreicher Eisenbahner mit Hilfe einer Sondertechnologie möglich war. Dafür sei allen Beteiligten herzlich gedankt.

1



2



3



4



5



1 Vor der Drehscheibe (v. l. n. r.): 95 6676, 78 009 und 95 1027

2 Bisher auf nur wenigen Fahrzeugausstellungen zu sehen: die 24 004, hier auf der Drehscheibe.

3 Als Vertreterin der leistungsfähigen Güterzuglokomotiven wurde 44 1623 ausgestellt.

4 Besonderes Interesse erweckte bei den Besuchern die 19 017. Sie war übrigens bis 1967 als Bremslok in Betrieb und gehört seitdem zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen.

5 Eine Rarität besonderer Art ist der Triebwagen 186 257. 1935 in Bautzen gebaut, gehört er seit 1951 zum Bestand des Bw Magdeburg und wird für Sonderzwecke genutzt.

Fotos: R. Steinke, Magdeburg (1 bis 3); W.-D. Machel, Potsdam (4 und 5)

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Die vorliegende Ausgabe ist aus aktuellem Anlaß dem 150jährigen Bestehen der ersten Eisenbahn auf deutschem Boden gewidmet. Am 7. Dezember 1835 wurde bekanntlich die Strecke Nürnberg – Fürth mit dem legendären ADLER eröffnet. Ein mit Dieselmotoren angetriebenes Modell dieser Lok gehört zum Bestand der Pioniereisenbahn Görlitz, über die wir auf den Seiten 7 und 8 dieses Heftes berichten.
Foto: J. Migura, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden
Dr. Manfred Zimmermann, Sonneberg

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 11. 1985
Geplante Auslieferung: 17. 12. 1985

Verlagspostamt Berlin

Geplante Auslieferung des Heftes 1/86: 23. 1. 1986

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen...

Dankeschön!

Die diesjährige Sonderfahrt des Bezirksvorstandes Berlin am 12. und 13. Oktober hat bei vielen Teilnehmern großen Anklang gefunden. Ich denke dabei nur an die „Mini-Lokschau" im Bahnbetriebswerk Brandenburg. Eine solche Fahrt zu organisieren, das ist sicherlich keine leichte Aufgabe. Vielleicht hätten sich trotzdem bessere Fotohalte wie in Döberitz Nord, Görden und Golzow Nord finden lassen!
Ein besonderes Dankeschön gebührt aber den Frauen, die uns so nett im Büfettwagen versorgten. In Erinnerung an den selbstgebackenen Kuchen wäre nur noch zu wünschen, daß man als „normaler" Reisender bei der MITROPA ähnlich verwöhnt werden sollte...
R. Dittrich, Teltow

Kleine Züge für die Solidarität

Bereits seit 1973 überweisen wir Geldbeträge auf das Solidaritätskonto. Damals geschah das noch vereinzelt. Seit 1974 nutzen wir ein Schaufenster des Bahnhofs Wismar, und im Dezember gingen unsere kleinen Züge auf Solidaritätskurs. Wir waren aber mit der damaligen Gestaltung nicht zufrieden und bauten in elf Monaten die jetzige Anlage (siehe auch „me" 3/85). Es wurden 35,2 m Gleis verlegt und elf Weichen eingebaut. Je nachdem können zwei bis sechs Züge fahren. Am 7. Dezember 1978 ging diese Anlage in Betrieb. Bis jetzt sind über 40 000 Mark auf das Solidaritätskonto überwiesen worden!
Viel Arbeit und Mühe war erforderlich, bis es soweit war. Auch heute noch bereitet uns manches Ersatzteil Kopfzerbrechen. Schließlich müssen wir auch auf den schonenden Umgang mit der Anlage verweisen. Die Schäden sind manchmal nicht unerheblich. Doch wir werden weiterarbeiten, weil wir meinen, für die Solidarität kann man nicht genug tun. Es würde uns freuen, wenn sich unserer Initiative noch mehr AG anschließen.
AG 8/13, Wismar

In eigener Sache

Das Jahresinhaltsverzeichnis 1985 erscheint erst im Heft 2/86.
Redaktion „modelleisenbahner"

Leser schreiben...

Speisewagen war in Genf

Der im Heft 10/85 auf Seite 3 gezeigte MITROPA-Speisewagen war zwar hauptsächlich für die gastronomische Betreuung vorgesehen, wurde aber aus ganz besonderem Anlaß als Ausstellungsobjekt gewählt. Er diente seinerzeit der Delegation der DDR unter Leitung des damaligen Außenministers, Dr. Bolz, als sie zur Außenministerkonferenz nach Genf fuhr. Eine vor dem Wagen aufgestellte Texttafel wies auf dieses Ereignis hin.
Obering. H. Bartsch, Berlin

Reisen mit der Bahn

Im Jubiläumsjahr der Eisenbahn hat die Sektion Allgemeine Körperkultur der BSG Rotation Berlin Mitte ihr Reiseprogramm auf dieses Ereignis eingestellt. Im Frühjahr ging es in den Harz mit der Harzquerbahn, der Selketalbahn und der Rübelandbahn. Die zweite Fahrt führte uns nach Saalfeld und Sonneberg, anschließend über Eisfeld, Hildburghausen nach Meiningen. Demnächst stehen noch Arnstadt, Schleusingen, Suhl und Oberhof, Neustadt (Dosse), Brandenburg, Belzig, Altenburg und Zwickau auf dem Programm.
G. Haselan, Eggersdorf

Altmärkische Geschichten

Bis zur Einstellung des Schienenverkehrs zwischen Stendal und Arendsee konnten Reisende, die spätabends noch zu den Orten an dieser Strecke gelangen wollten, auf dem Stendaler Hauptbahnhof in einen Triebwagen einsteigen. Er fuhr – für eine Kleinbahn recht bemerkenswert – gegen 21.45 Uhr ab und zukkelte gemütliche zwei Stunden an 17 Ortschaften vorbei zu dem fast 50 km entfernten Altmarkstädtchen. In den 50er Jahren war es überhaupt die einzige Möglichkeit, zu dieser Stunde noch Arendsee zu erreichen, wenn man mit den Abendzügen aus Magdeburg oder Berlin kam. Ich habe damals diese Verbindung häufig genutzt und stand eines Abends in dem vollbesetzten Wagen mit im vorderen Führerstand. Wir näherten uns der Station Rochau Nord, ich glaube, zu jener Zeit hieß sie noch Schartau. Es war eine Bedarfshaltestelle. Reisende, die einsteigen wollten, hatten sich also dem Personal des herannahenden Zuges rechtzeitig bemerkbar zu machen. Der Triebwagenführer drosselte die Geschwindigkeit, gab Signal, und fuhr, da auch niemand aussteigen wollte, langsam am menschenleeren, unbeleuchteten Bahnsteig und der kleinen aus Brettern gebauten Wartehalle vorbei. Mir schien es, als stünde jemand hinter diesem Häuschen. Da kam auch schon der Schaffner nach vorn gesaust: „Fahre bitte zurück, ich glaube, da wollte jemand mit!"
Gesagt, getan, der Triebwagen stoppte, rollte an die 100 Meter zurück. „Wollen Sie mit?" Und die Antwort: „Ich, nein, ich wollte nur sehen, ob meine Frau mitgekommen ist."
Ende der 50er Jahre, als es auch auf den altmärkischen Kleinbahnen noch kräftig dampfte, wollten wir von Arendsee aus einen Ausflug nach Gardelegen unternehmen. Das war damals noch über Salzwedel – Kalbe (Milde) möglich, und so verlangten wir die entsprechenden Fahrkarten.
„Nach Gardelegen fährt man über Stendal", wurde uns von einem älteren Eisenbahner hinter dem Schalter recht nachdrücklich erklärt. Dabei war die Verbindung über Stendal gar nicht so ideal. Wir hätten 3.16 Uhr ab Arendsee fahren müssen, aber wer steht in den Ferien schon freiwillig so zeitig auf? Und der nächste Zug wäre erst um 14.21 Uhr in Gardelegen gewesen, zu spät für einen Urlaubsbummel durch eine fremde Stadt. So aber konnte man um 6.28 Uhr ab Arendsee fahren, um 11.51 Uhr in Gardelegen anzukommen. Verständlich, daß wir darauf bestanden. Nur, für diese Verbindung gab es keine gedruckten Fahrkarten. Sollte das der Grund für die Reiseroute über Stendal gewesen sein? Verbissen suchte der Kollege aus seinem dicken Buch die Strecken 209 g, 210 m und 208 b heraus und rechnete zusammen. Das Ergebnis brachte ihn jedoch vollends aus der Fassung und gipfelte in der lauthals geäußerten Feststellung: „Donnerwetter – und noch eine Mark billiger!"
Dr. K.-D. Gellerich, Strausberg

Leser antworten...

Druckfehler – oder falsch lokalisiert?

Im Heft 5/1985 wurden auf S. 9 mehrere Werklokomotiven vorgestellt. Einige Aufnahmen stammen aus meiner Heimat, und da ich als Merseburger Eisenbahnfreund die meisten Motive kenne, sind mir einige Unstimmigkeiten aufgefallen.
So entstand beispielsweise Abb. 1 nicht in Buna, sondern am beschrankten Bahnübergang in Beuna. Auf dem links zu erkennenden Gleis sind meistens ein Kohlenstapler, eine V 200 sowie Werkloks des BKK Geiseltal zu sehen, die in den Tagebau Lörsen bzw. in die Brikettfabriken Beuna oder Braunsbetra fahren.
Die auf dem Foto dargestellte Lok fährt in Richtung Merseburg, also nach Buna.
Abb. 3 zeigt ein Motiv aus der Brikettfabrik Beuna. Übrigens soll in Großhayna seit fast 15 Jahren keine Kohle mehr gefördert werden. Dort befindet sich nur noch das „Raw" des Braunkohlenkombinats.
A. Tille, Merseburg

Am 23. November 1985 verstarb plötzlich und unerwartet das langjährige Mitglied des Präsidiums unseres Verbandes

Genosse Dipl.-Ing.-Ök. Helmut Übelhör

Träger des Ordens Banner der Arbeit, der Verdienstmedaille der DDR und der Deutschen Reichsbahn sowie der Ehrennadel des DMV in Gold.
Wir verlieren in ihm einen stets einsatzbereiten Funktionär, der sich hervorragende Verdienste um die Entwicklung unseres Verbandes erworben und zu einem engen freundschaftlichen Zusammenwirken mit der Modellbahnindustrie der DDR beigetragen hat.
Wir werden unseren Freund Helmut Übelhör stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Eisenbahn-Jubiläumsjahr war ereignisreich



Beeindruckende Würdigung in Dresden

Der Rückblick auf historische Ereignisse des Jahres 1945 und die 150. Wiederkehr des Tages, an dem am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth die erste deutsche Eisenbahn fuhr, gab auch der Redaktion unserer Zeitschrift Anlaß, in vielfältiger Form diese Jubiläen zu würdigen.
Eisenbahner kamen zu Wort und berichteten von ihren Erlebnissen beim Aufbau des Eisenbahnwesens nach dem verhängnisvollen faschistischen Krieg und von der Hilfe, die uns sowjetische Freunde gewährten.
Mehrere Autoren belegten überzeugend die Entwicklung der Eisenbahn unseres Landes zu einem bedeutenden hochleistungsfähigen Verkehrsunternehmen. Nicht zu übersehen war dabei auch die Verbundenheit der Menschen zu ihrer Bahn.
Die Rationalisierungskonferenz im September, durchgeführt im Raw „Roman Chwalek", Eisenbahn-Fahrzeugausstellungen in der Hauptstadt und in mehreren Bezirksstädten, die Sonderausstellung im Verkehrsmuseum Dresden, die traditionellen Modellbahnausstellungen, u. a. auch in den Ausstellungsräumen des Berliner Fernsehturms und weitere vielfältige Veranstaltungen führten nicht nur die Fachleute, sondern auch viele Eisenbahnfreunde zusammen. Es wurde deutlich, daß sich die Eisenbahn in der DDR gut entwickelt hat und daß alles Progressive in unserem Staat bewahrt wird.
Die bedeutende Rolle, die der Wissenschaft und Technik im zunehmenden Maße zukommt, verdeutlichte eine wissenschaftliche Konferenz, die die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens der DDR am 27. und 28. November 1985 in Dresden aus Anlaß der Eisenbahnjubiläen durchführte. Im Mittelpunkt stand die Bedeutung der Eisenbahnen für den Fortschritt der Gesellschaft sowie die Ausbildung, Weiterbildung und Forschung für das Eisenbahntransportwesen. Anerkannte Wissenschaftler referierten zu spezifischen Themen, wie

- Eisenbahn und Volkswirtschaft
- Moderne Tendenzen in der Technologie des Eisenbahntransports
- Der Eisenbahnbau im Blickwechsel neuer Erkenntnisse
- Neue Erkenntnisse beim Bau, Einsatz und in der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen.

Das besondere Interesse an dieser Konferenz kam schon allein durch die Anwesenheit von mehr als 100 ausländischen Teilnehmern zum Ausdruck.
Zu einem gesellschaftlichen Höhepunkt der Feierlichkeiten in der Deutschen Demokratischen Republik aus Anlaß des 40. Jahrestages der Übergabe der Eisenbahnen in Volkes Hand und des 150jährigen Bestehens deutscher Eisenbahnen gestaltete sich eine Festveranstaltung des Ministeriums für Verkehrswesen am 28. November 1985 in der Semperoper Dresden. Der festliche Abend war mit einer künstlerisch beeindruckenden Opern-Gala verbunden.

Repräsentanten der Partei- und Staatsführung, an der Spitze Alfred Neumann, Mitglied des Politbüros des ZK der SED und 1. Stellvertretender Vorsitzender des Ministerrats der DDR, namhafte Vertreter gesellschaftlicher Organisationen und aller Bereiche der Volkswirtschaft nahmen an dieser Festveranstaltung teil. Zu den Gästen gehörten außerdem hochrangige Vertreter europäischer Eisenbahnen. Vor ihnen und den Eisenbahnerdelegationen aller Reichsbahndirektionen zeichnete der Minister für Verkehrswesen der DDR und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Otto Arndt, ein eindrucksvolles Bild der Geschichte des sozialistischen Eisenbahnwesens in der DDR. Überzeugend wurde deutlich, daß alle humanistischen und revolutionären Traditionen in der 150jährigen Geschichte der Eisenbahnen in unserem Land eine gute Heimstatt gefunden haben.
Auf dem Festakt in der Dresdner Semperoper dankte der Minister allen Eisenbahnern in der DDR für ihre disziplinierte und pflichtbewußte Arbeit. Wenige Monate vor dem XI. Parteitag der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands nahmen die Teilnehmer die Gewißheit mit nach Hause, daß die Eisenbahn in der DDR ein sich weiter vorwärts entwickelnder Verkehrszweig ist, in dem alle eine gesicherte Perspektive haben.

h.s./wdm.



Die weltberühmte Semperoper: gebaut von 1838 bis 1841, nach einem Brand 1869 mit Abweichungen vom ursprünglichen Plan neu errichtet, am 13. Februar 1945 durch einen Luftangriff zerstört und nach dem Wiederaufbau am 13. Februar 1985 der Öffentlichkeit übergeben.
Am 28. November 1985 fand hier die Festveranstaltung des Ministeriums für Verkehrswesen anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" statt.
Foto: K.-E. Zimmer, Berlin

Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein

– Studium der Geschichte und der Wirtschaftswissenschaften an der Universität Leipzig. Promotion zum Dr. rer. oec. 1953 an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden, zum Dr. rer. oec. habil. 1958 an der Universität Halle mit Arbeiten zur preußischen bzw. deutschen Eisenbahngeschichte.

– Seit 1952 in Lehre und Forschung an der Hochschule für Verkehrswesen tätig; 1958 Berufung zum Professor. Wissenschaftsdisziplin: Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte. Inhaber des gleichnamigen Lehrstuhls.

– Von 1954 bis 1974 nebenamtlich Direktor des Verkehrsmuseums Dresden. Mitglied des Nationalen Museumsrates der DDR und des ICOM (Internationaler Museumsrat als Organisation der UNESCO). Mitglied des Board der IATM (Internationale Vereinigung der Transportsmuseen).

– Gegenwärtig Dekan der Fakultät für Gesellschaftswissenschaften an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" und Leiter des Wissenschaftsbereichs Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte.

– Etwa 160 Veröffentlichungen zu historischen und aktuellen Problemen des nationalen und internationalen Verkehrswesens, darunter:

Einbaum-Dampflok-Düsenklipper, Urania-Verlag, 1.–3. Auflage 1969, 1971 und 1974 (Leiter des Autorenkollektivs) Oldtimer auf Schienen, Urania-Verlag, 1. und 2. Auflage 1981 und 1982
Zu Wasser und zu Lande. Ein Streifzug durch die Geschichte des Verkehrswesens, Leipzig 1984
Unterwegs durch die Jahrtausende, Urania-Verlag 1985 (Leiter des Autorenkollektivs)
Deutsche Eisenbahnen 1835–1985, transpress-Verlag 1985 (Leiter des Autorenkollektivs)

Mitarbeit u. a. bei folgenden Titeln:
Uns gehören die Schienenwege – Festschrift zum 125jährigen Bestehen der Eisenbahnen in Deutschland, transpress-Verlag 1960
Schmalspurbahn-Archiv, transpress-Verlag, 1. und 2. Auflage 1980 und 1982

Im Druck:
Klassiker auf Schienen, Urania-Verlag



Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein, Dresden

Zur Geschichte des Eisenbahnerberufs

Die Geschichte der deutschen Eisenbahnen umfaßt 1985 eineinhalb Jahrhunderte, in denen dieses Verkehrsmittel für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung außerordentlich vielseitig genutzt wurde. Mit Hilfe der Eisenbahnen setzte sich die kapitalistische Fabrikproduktion durch, mit ihr realisierten die deutschen Imperialisten ihre ökonomische und politische Expansion im nationalen und internationalen Rahmen. Die Eisenbahnen spielten außerdem bei der Vorbereitung und während der beiden verheerenden Weltkriege unseres Jahrhunderts eine wichtige Rolle für die herrschende Klasse. Erst in den letzten vier Jahrzehnten konnten sie unter veränderten gesellschaftlichen Bedingungen in unserer Republik neue Aufgaben bei der Förderung der sozialistischen Wirtschaft und der Erfüllung staatlicher Aufgaben übernehmen.
Bei der Würdigung der Eisenbahnentwicklung stehen naturgemäß Bau und Betrieb dieses bis heute in der Deutschen Demokratischen Republik wichtigsten Verkehrsträgers im Vordergrund des Interesses. Weniger ist allerdings in diesem Zusammenhang bekannt, unter welchen Bedingungen die Menschen arbeiteten, deren Tätigkeit wir das Entstehen und Funktionieren des modernen Massentransports auf dem Lande zu verdanken haben. Die Angaben darüber sind für die historischen Zeiträume auch wesentlich geringer als die offiziellen Mitteilungen über alle anderen Eisenbahnprobleme. Dennoch finden sich manche interessanten Einzelheiten über die Arbeit unserer Eisenbahner in den vergangenen Jahrzehnten. Vor allem zu deren beruflicher Entwicklung sollen im folgenden einige Angaben herausgegriffen werden.

Körperliche Schwerstarbeit und Akkordsystem

Der Eisenbahnbau erforderte erstmalig in Deutschland eine erhebliche Konzentration von Arbeitskräften, die den Schienenweg einschließlich aller erforderlichen Hochbauten herzustellen hatten. Tausende von ungelernten Arbeitskräften zogen in der Hoffnung zu den Baustellen, dort den nötigen Lebensunterhalt für sich und ihre Familien verdienen zu können, den sie durch die kapitalistischen Veränderungen auf dem Lande und in der Stadt sonst nicht mehr finden konnten. Die Arbeit war körperlich sehr schwer, und bei einer täglichen Arbeitszeit zwischen 12 und 16 Stunden (letztere vor allem im Sommer) mußten die Arbeiter ein Höchstmaß an physischer Kraft leisten. Vor allem bei den Erdbewegungen wurde im Akkordsystem gearbeitet, das damals in den Fabriken noch fast unbekannt war. Mit der Spitzhacke wurde der Boden gelokkert und danach ausgeschaufelt. Von Hand auf Karren verladen, wurde das Erdreich anschließend von je zwei „Zottelknechten" abgefahren (den Schultergurt, mit dem der Wagen gezogen wurde, nannte man Zottel). Der Lohn für diese Knochenarbeit war mehr als

bescheiden, zumal die Arbeiter in der Regel noch Abgaben an ihren „Schachtmeister" zu leisten hatten, der sie für einen bestimmten Streckenabschnitt einstellte. In Scheunen, Ställen oder Hütten untergebracht, wurden die Eisenbahnbauarbeiter gegen verhältnismäßig hohe Preise ungenügend verköstigt. Sie hatten außerdem praktisch keinerlei medizinische Versorgung, auch nicht bei den häufigen Arbeitsunfällen bzw. anderen Erkrankungen. Die raschen Fortschritte des Eisenbahnbaus trotz dieser schwierigen Bedingungen zeugen vom Grad der Ausbeutung der Eisenbahnbauarbeiter, die in nicht wenigen Fällen den gesellschaftlichen Fortschritt mit ihrer Gesundheit oder gar ihrem Leben bezahlen mußten.
Neben zehntausenden ungelernten Arbeitskräften, die das hauptsächliche Kontingent für den Eisenbahnbau stellten, wurde erstmalig auch in größerem Umfang ingenieurtechnisches Personal erforderlich, da die bisherigen Handwerkserfahrungen nicht ausreichten, um den Eisenbahnbau mit seinen vielfältigen, völlig neuartigen Anforderungen zu beherrschen. Für spezielle Aufgaben wurden außerdem andere Berufsgruppen herangezogen, wie z. B. Bergleute für den Tunnelbau.

Neue Berufsgruppen kamen hinzu

Der beginnende Eisenbahnbetrieb bedingte das Entstehen zahlenmäßig starker neuer Berufsgruppen. Schon die ersten statistischen Erhebungen des Vereins Deutscher Eisenbahnbahnverwaltungen aus dem Jahre 1850 wiesen unter den Beschäftigten, einschließlich der Verwaltungskräfte, immerhin 118 Berufsgruppen aus. Deren Aufgliederung auf die einzelnen Bahnen läßt zugleich interessante Rückschlüsse hinsichtlich ihres technischen Niveaus zu. Meldeten (von insgesamt 37) die größeren Bahngesellschaften z. B. jeweils mehrere Ingenieure, so wiesen neun kleinere überhaupt keinen aus. Signalwärter beschäftigten in diesem Jahr nur fünf Bahnen; ein Zeichen für die noch relativ geringe Dichte des Verkehrs. Telegrafisten wurden gleichfalls nur von acht Bahnen angegeben, obgleich die elektrische Telegrafie seit dem Ende der 40er Jahre erfolgreich für die Zugsicherung genutzt wurde. In der Statistik des Jahres 1852 wurden erstmals 315 Bremser bei den deutschen Eisenbahnen angeführt. Es läßt sich heute nicht mit Bestimmtheit feststellen, ob die Zahl tatsächlich nicht größer war oder nur die entsprechenden Meldungen fehlten. In jedem Falle zeigt sich die zunächst noch ungenügende Lösung dieser für Sicherheit und Geschwindigkeit des Eisenbahnverkehrs unerläßlichen Voraussetzungen. Dabei sei angemerkt, daß beispielsweise die Bremser unter schwierigen Bedingungen arbeiteten. Auf ihrem der Witterung voll preisgegebenen Sitz auf dem Dach des Wagens mußten sie auf ein Zeichen des Lokomotivführers die Bremsen mit Einsatz ihrer vollen Körperkraft so betätigen, daß eine möglichst gleichmäßige Bremswirkung erreicht und kein Wagen abgerissen wurde.
In den folgenden Jahrzehnten vermehrte sich bei den Eisenbahnen vor allem die Zahl der im operativen Dienst Beschäftigten. Um 1879 entfielen mehr als 40 % der Eisenbahner auf Bahnwärter und Weichensteller sowie 28 % auf das Zugpersonal. Erwähnt seien für die letzte Gruppe die Zugschaffner, deren Dienst nicht ohne Gefahren war, da sie bis zum Aufkommen der Durchgangswagen während der Fahrt ihren Dienst ausüben mußten, indem sie außerhalb der Wagen auf den – im Winter oft vereisten – Laufbrettern von Abteil zu Abteil gingen.
Alle Eisenbahner der mittleren und unteren Berufsgruppen wurden lange Zeit ausschließlich in der Praxis ausgebildet. Sie wurden während ihrer Tätigkeit mit den Dienstvorschriften vertraut gemacht und eigneten sich die ansonsten erforderlichen Kenntnisse während des Arbeitsprozesses an. Eine Ausnahme bildeten die Lokomotivführer, die unter den im Zugdienst Tätigen zweifellos die kompliziertesten Aufgaben zu erfüllen hatten. Die ersten Lokführer waren erfahrene englische Maschinisten, die zusammen mit den Lokomotiven „importiert" worden waren und in der Regel die ersten deutschen Kräfte ausbildeten. Der Anzulernende mußte dazu drei Monate auf der Lokomotive mitfahren. Besondere Kenntnisse wurden von dem künftigen Lokführer zunächst nicht verlangt. Er mußte ein „geschickter, thätiger, aufmerksamer, fleißiger und muthiger Arbeiter ... und von Lernbegierde beseelt... (sein)". Während seiner Arbeit als Heizer wurde er vom Lokführer mit praktischen Erfahrungen der Bedienung der Lok, aber auch mit dem gültigen Reglement sowie den Vorschriften über den Dienst bei Güterzugfahrten vertraut gemacht. Die Heraushebung des Gütertransports erfolgte deshalb, weil zunächst meist nur gemischte Züge gefahren wurden. Nach Ablauf der dreimonatigen Lehrzeit wurde der Kandidat zunächst noch nicht eingesetzt, sondern frühestens nach einem Jahr Praxis. Im Rahmen der Prüfung war je eine Probefahrt vor dem Maschinenmeister und vor einem leitenden Ingenieur des Maschinenamtes zu absolvieren. Mit dem rasch steigenden Betriebsumfang der Eisenbahnen gestaltete sich die Ausbildung verständlicherweise immer komplizierter, blieb jedoch immer Teil der praktischen Arbeit. Dabei reduzierte sich zwar in der Folgezeit die Anzahl der statistisch geführten Berufsgruppen, bis 1870 beispielsweise schon auf 80, jedoch erhöhte sich in der Praxis die differenzierte Tätigkeit in den Dienststellen. Das ergab sich zwangsläufig aus den raschen technischen Fortschritten und den wachsenden Leistungsanforderungen an die Eisenbahnen. Sie führten gleichzeitig zu einer erhöhten Verantwortung der Eisenbahner für die ihnen in immer größeren Dimensionen anvertrauten Personen, Güter und Transportmittel. Außerdem forderte die Sicherheit des Verkehrs von ihnen eine straffe Disziplin, die durch gesetzliche Vorschriften durchgesetzt wurde.

Beamte im Dienste der Gesellschaft

Vor allem durch die Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen seit der Mitte der 70er Jahre wurde der soziale Status der Eisenbahner berührt. Sie wurden zu einem großen Teil in ein Beamtenverhältnis überführt, das durch sein hierarchisches Gefüge eine langfristige Bindung der Arbeitskräfte an die Eisenbahnen und zugleich die erforderliche Ausbildung von Fachkräften sicherte. Die Eisenbahnbeamten korrumpierte man durch einige Vorteile in ihrer sozialen Stellung, wie Unkündbarkeit (mit Ausnahme politischer und krimineller Vergehen), gesichertes Einkommen, Zulagen und Nebenbezüge, Ruhegehälter usw. Als „Gegenleistung" für diese Vorzüge wurde von den Beamten bedingungslose Unterordnung unter die Staatsdoktrin gefordert, absolute Abstinenz von politischer Betätigung – es sei denn im Sinne der herrschenden Klasse. Nur eine „tadellose Führung" garantierte dem Eisenbahner die genannten Rechte. Wenn man weiß, daß in Preußen um die Jahrhundertwende jeder 90. Wähler ein Eisenbahner war – dessen Familienmitglieder nicht mitgerechnet – so wird das Interesse des Staates an ihnen ganz offensichtlich. Natürlich war außerdem zu berücksichtigen, daß die Eisenbahner auch erheblichen Einfluß auf politische und militärische Verkehrsaufgaben hatten und das reibungslose Funktionieren aller wirtschaftlichen Beziehungen direkt von der Tätigkeit der Eisenbahner berührt wurde.
Entsprechend ihren Aufgaben im Betrieb waren die Beamten streng nach

höheren, mittleren und unteren Diensten getrennt. Vor allem die unteren Beamten lagen mit ihren Einkommen häufig unter den Löhnen der Arbeiter und damit unter dem Existenzminimum. Die gesicherte Dienststellung und die – wenn auch geringe – Versorgung im Alter waren dennoch für sie ein Anreiz, solche Nachteile in Kauf zu nehmen.

Technische Entwicklung forderte bessere Qualifizierung

Die höheren beruflichen Anforderungen an die Eisenbahner spiegelten sich in einer verbesserten Ausbildung wider. Allgemein wurden die Anlern-, Lehr- oder Vorbereitungszeiten erhöht und zunehmende Anforderungen an die geistigen und körperlichen Voraussetzungen der Bewerber gestellt. Die Prüfungsvorschriften wurden verschärft und der Inhalt der Prüfungen erweitert. So mußten die Lokführer Ende des 19. Jahrhunderts vor Zulassung zur Prüfung eine abgeschlossene Lehre als Schlosser oder Schmied und eine mindestens eineinhalbjährige Ausbildung als Lokheizer sowie eine Dienstzeit im Rangierbetrieb nachweisen. Zusätzlich wurde eine exakte Kenntnis der zu befahrenden Strekken vorausgesetzt. Die Prüfung wurde jetzt von einer Kommission abgenommen. Sie schloß den Nachweis technischer Kenntnisse, die Beherrschung aller einschlägigen Vorschriften und Probefahrten ein. In der Folgezeit wurden die Prüfungsbestimmungen noch ergänzt, z. B. durch Verlängerung der Ausbildungszeit auf zwei Jahre, die Festlegung eines Mindestalters (25 bzw. 31 Jahre) und umfangreichere theoretische und praktische Kenntnisse. So verlangten die Sächsichen Staatsbahnen nach 1911 von den Lokführeranwärtern die betriebstechnische Untersuchung einer Lokomotive, in die absichtlich Fehler eingebaut worden waren.

Der Trend erhöhter Qualifikationsanforderungen setzte sich seit den 20er Jahren unseres Jahrhunderts fort. Die Ursachen dafür lagen auch jetzt wiederum in den technischen Fortschritten; es sei hier nur auf die Elektrifizierung und den Einsatz von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotor verwiesen. In nicht wenigen Fällen ergaben sich dabei vergleichsweise schärfere Qualifikationsanforderungen als in der Industrie. Sie resultierten aus dem oft höheren technischen Ausstattungsgrad des einzelnen Arbeitsplatzes sowie aus der Tatsache, daß die ständige Ortsveränderung der im operativen Dienst Tätigen die berufliche Selbständigkeit der Eisenbahner erhöhte. Mit den technischen Veränderungen ergab sich außerdem die Notwendigkeit beruflicher Differenzierung, wie für Lokführer auf Elektro- und Dieseltriebwagen, aber auch beim Einsatz von Großraumwagen und Wagen mit Selbstentladevorrichtungen.

Seit der Bildung der Deutschen Reichsbahn 1920 wurden weiterhin noch vorhandene Unterschiede in der Ausbildung der Eisenbahner beseitigt und in größerem Umfange eigene Einrichtungen für die Berufsausbildung geschaffen, desgleichen für eine ständige Weiterbildung vor allem der Beamten im mittleren und höheren Dienst. Letztere mußten jetzt für bestimmte Dienststellungen eine akademische Ausbildung nachweisen. Die bevorzugten Richtungen waren dabei neben technischen Disziplinen Jura und Nationalökonomie. Die sozialen Unterschiede in der Beamtenhierarchie wurden durch derartige Maßnahmen weiter verschärft.

Dieser kurze, zwangsläufig lückenhafte Überblick vermittelt trotz allem einen Eindruck von den zahlreichen Einflüssen, die den Eisenbahner bis heute formten. Er zeigt, daß stets hohe Anforderungen an seine Qualifikation gestellt wurden. Sein disziplinierter beruflicher Einsatz war Voraussetzung für die zuverlässige Arbeit der Eisenbahnen, wobei sein sozialer Status nur in wenigen Fällen der beruflichen Verantwortung entsprach. Eine grundsätzliche Veränderung dieses Mißverhältnisses wurde erst in den vergangenen vier Jahrzehnten erreicht; seitdem sich die Eisenbahn in Volkes Hand befindet.

Amateurfilmwettbewerb „Eisenbahn"

Anfang 1984 hatten das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) und dessen Amateurfilmclub (AFC) zu einem nationalen Amateurfilmwettbewerb anläßlich des diesjährigen Eisenbahnjubiläums aufgerufen. Eingereicht wurden daraufhin 52 Filme mit einer Gesamtspieldauer von über acht Stunden. Die besten sind am 19. und 20. Oktober 1985 dargeboten sowie preisgekrönt worden.

Die zweitägige Retrospektive eröffnete Staatssekretär im MfV Dr. Heinz Schmidt mit einigen persönlichen Erinnerungen aus dem Alltag eines Eisenbahners und umriß damit zugleich den bedeutungsvollen Abschnitt deutscher Eisenbahngeschichte nach der Befreiung vom Hitlerfaschismus sowie beim Aufbau des sozialistischen Verkehrswesens.

Diese erste Leistungsschau der Amateurfilmer zum Thema Eisenbahn widerspiegelte nicht nur einige wichtige Etappen aus der 150jährigen Geschichte der Eisenbahn, sondern auch bei aller Einmaligkeit eines solchen Wettbewerbs die Breite filmerischen Volksschaffens. Denn die Eisenbahn scheint nach wie vor ein beliebtes Objekt für Fotografen sowie Filmfreunde zu sein...

Von den 52 eingereichten Streifen liefen 47 im Wertungsprogramm. Der im Sonderprogramm enthaltene Film „150 Jahre Eisenbahn – von der ADLER bis zum Berlin-Expreß" des AFC des MfV eröffnete die überaus vielseitige Schau.

Nach Meinung der Jury überwogen bei den bisweilen 20 Minuten langen Beiträgen Reportagen. Zu sehen waren aber ebenfalls einige wirkungsvolle Animationsfilme, obwohl leider noch nicht alle Genres bzw. Themen gleichermaßen vertreten wurden. Und trotzdem mußte man bei vielen faszinierend fotografierten Szenen eines vermissen: die gestalterische Idee! Sicherlich wird dies später bei ähnlichen Veranstaltungen nicht mehr so offensichtlich sein – sowie Musik, Kommentar und Film eine Einheit bilden.

Folgende Streifen wurden preisgekrönt:

1. Preis: „Ein fauchender Zwerg" vom FDJ-Filmstudio Zwenkau, ein überzeugend gestalteter Film über den Molly.

2. Preis: „Unterwegs auf Schienen" vom AFS Stativ Dresden, ein Film, der die Eisenbahn als Transportmittel und den Alltag eines Triebfahrzeugführers zeigt.

3. Preis: „Fliegender Kran im Einsatz" von Gärtner/Leonhardt, Dresden; eine aktuelle Reportage.

Mit Anerkennungspreisen bedacht wurden die „Liebeserklärung" (Sass, Potsdam-Babelsberg), „Alte Bahn ganz nah" (Görbing, Pritzwalk), „Mit der Pioniereisenbahn durch den großen Garten" (Frohberg, Dresden), „Liebe alte Bimmelbahn" (Illing, Potsdam-Babelsberg) und „Benny ist doch der Erste" (G. Eichler, Wernigerode). Des weiteren gingen sechs Sonderpreise an die Amateurfilmer. Dabei verdient der Streifen „Traditionspflege" (AFS KKH Perleberg) Anerkennung, zeigt er doch die mühselige Arbeit bei der Modernisierung von Schmalspurwagen.

Den Sonderpreis des transpress-Verlages und unserer Redaktion erhielt „...einmal im Jahr" (BFS Werkzeugfabrik Altenburg), ein Film über eine Gartenbahn! Wir erfuhren vom Kameramann Hans-Werner Müller, der noch dazu kein Modellbahner ist und zufällig eine solche Bahn im Nachbargarten entdeckte, daß für den 16-mm-Film (6:40) 90 Meter Film in zehn Stunden belichtet werden mußten. Heute nur noch soviel: Wir beabsichtigen, noch ausführlicher über die Geschichte dieses Filmes zu berichten. An dieser Stelle sei abschließend den rührigen Organisatoren dieser beiden Filmtage gedankt, und insbesondere Kollegen G. Müller vom AFS des MfV.

me

Christine Marakanow, Görlitz

Die Pioniereisenbahn Görlitz

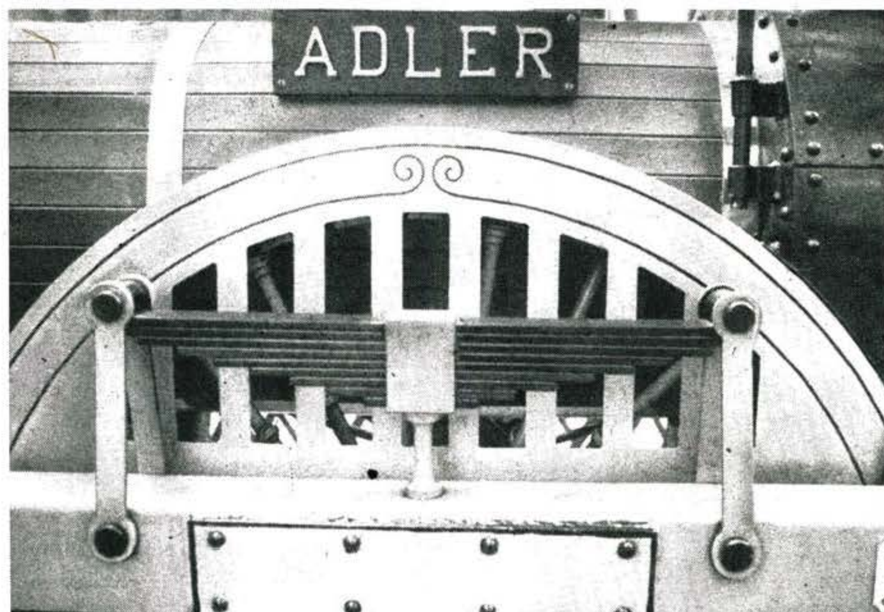
Mit dem ADLER seit neun Jahren auf kleiner Spur

Der ADLER wurde von Stephenson als 118. Maschine in der Lokfabrik von Newcastle (England) gebaut und kam in Holzkisten verpackt im Jahre 1835 auf dem Schiffswege ins damalige Königreich Bayern. Der Werkmeister William Wilson begleitete den Transport, baute die Maschine zusammen und fuhr damals als fürstlich bezahlter Lokomotivführer gemeinsam mit dem Heizer Johann Georg Hyronimus, als Herrscher über das Feuerroß, auf dem ADLER.
Diese Lokomotive zog den Eröffnungszug über die Ludwigsbahn, der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth.
Wohl nur wenige Gäste des Görlitzer Parks der Thälmannpioniere wissen heute um diese Geschichte des Oldtimervorbilds, hat es doch im Görlitzer ADLER – einer modifizierten, verkleinerten Nachbildung der Stephenson-Lok – einen würdigen Nachfolger gefunden.
Dieser ADLER hat nach nur 15 Monaten Bauzeit vor mehr als neun Jahren seine Jungfernfahrt angetreten, genau am Kindertag des Jahres 1976. Viele Freunde hat die Görlitzer Pioniereisenbahn seitdem gefunden. Doch manches Erwähnenswerte aus der Geschichte des jüngeren ADLERs ist inzwischen auch schon ein wenig in Vergessenheit geraten.

Idee fand große Resonanz

Einer, der in der Neißestadt zu Hause ist, heißt Hans-Rüdiger Eulitz, der „Vater" des Görlitzer ADLER, Leiter des Parks der Thälmannpioniere, kennt seine Geschichte aus dem Effeff. Die Idee eine Oldtimer-Pioniereisenbahn in Görlitz zu bauen, stammt von ihm, dem gelernten Maschinenbauer. Damals noch im VEB Luft- und Wärmetechnik beschäftigt, schaute er sich in unserer Republik die bestehenden Pioniereisenbahnen an, holte Erkundigungen ein, tüftelte und legte schließlich dem Rat der Stadt Görlitz seinen Vorschlag vor. Mit großem Engagement erläuterte er das Projekt dem Rat der Stadt Görlitz. Der Rat übernahm nun die Schirmherrschaft über den Bau. Der damalige Stadtrat für Jugendfragen, Körperkultur und Sport, Hoffmann, unterstützte den ehrenamtlichen Bauleiter Hans-Rüdiger Eulitz nach Kräften. Ein ehrenamtliches Leitungskollektiv arbeitete mit viel Initiative, Ideenreichtum, mit straffer Organisation und gewann viele Mitstreiter.
Zahlreiche volkseigene und genossenschaftliche Betriebe sowie andere Einrichtungen wie Schulen, aber auch Arbeitskollektive und einzelne Bürger unterstützten den Bau finanziell. Hier einige Beispiele:
Auf Initiative des Elternaktivs einer dritten Klasse der 12. Görlitzer Oberschule spendeten Eltern, Klassenlehrerin und die Horterzieherin 42 Mark.

1



1 Große Mühe gaben sich die Erbauer des Görlitzer „ADLER" auch bei der Nachbildung einzelner Bauteile.

Die Patenbrigade dieser Klasse wollte nicht nachstehen und spendete 120 Mark. Der VEB Waggonbau stellte 20 000 Mark, der VEB Luft- und Wärmetechnik 5 000 Mark und das Feinoptische Werk 3 000 Mark bereit. Die Produktionsgenossenschaften und das private Handwerk verpflichteten sich, Arbeitsleistungen in Höhe von 48 000 Mark zu erbringen.
Erfahrene Konstrukteure des VEB Waggonbau hatten eine möglichst genaue Kopie des Vorbilds erarbeitet. Vermessungs- und Erdarbeiten fanden auf dem Gelände am Weinberg statt. Annähernd 100 Betriebe des Territoriums sowie Betriebe aus anderen Bezirken halfen beim Bau der Pioniereisenbahn, der nunmehr im „Eilzugtempo" voranschritt. Kollegen des VEB Görlitzer Maschinenbau hatten die knifflige Aufgabe übernommen, Radspeicher zu drehen. Vom Radwerk Ilsenburg kamen die übergroßen Radsätze. Die Lok und die Wagen entstanden im VEB Waggonbau. Die Firma Mischke spendete einen neuen Dieselmotor, der von Kollegen des Bahnbetriebswerkes eingebaut wurde. Im VEB Braunkohlenwerk „Oberlausitz" wurden die Schwellen gefertigt, und beim Bau des Lokschuppens half die Brigade Prenzel vom VEB (B) Bau Görlitz. Aus Mecklenburg, vom Faßwerk Grabow, wurden historische Ausstattungsstücke – zwei Fässer, das erste Frachtgut des ADLER – beschafft. Die Gleise stammen von der ehemaligen Waldeisenbahn Muskau.
Aber noch andere Helfer gab es, wie den VEB Oberlausitzer Volltuchfabrik, der einen speziellen Stoff für die historischen Uniformen der Pioniereisenbahner herstellte. Im VEB Görlitzer Bekleidungswerke „Wilhelm Pieck" nähte man die Uniformen. Aus der Görlitzer Schuhfabrik kamen die passenden Schuhe. Eine Unterstützung übrigens, die diese drei Betriebe noch heute leisten. Fahrkarten, Urkunden u. a. m. entstanden im VEB Spezialpapier Görlitz. Das Unternehmen ADLER brachte fast die ganze Stadt auf die Beine – teilweise arbeiteten bei Einsätzen 350 Menschen gleichzeitig im Park.

Obelisk erinnert an Eröffnung

Und dann war es soweit! Am 1. Juni 1976 konnten die Kinder ihren ADLER in Besitz nehmen. Das Startzeichen zur Jungfernfahrt der Oldtimerpioniereisenbahn auf dem 850 m langen Rundkurs gab Horst Kischke, damals Vizepräsident der Reichsbahndirektion Cottbus.
Auf einem an die Postsäulen erinnernden Obelisk ist dieses historische Datum vermerkt. Den Dank an die Erbauer dieser Attraktion hatten die Steinmetze des VEB Stadtgrün, die die Stele und darüberhinaus zehn Kilometersteine in freiwilliger Arbeit fertigten, darauf eingemeißelt.
Der ADLER und die sechs Personenwa-

gen – drei gedeckte und drei offene – können auf jeder Fahrt bis zu 85 Fahrgäste mitnehmen. Die Lok wird von einem Vier-Zylinder-Dieselmotor bewegt und fährt mit voller Besetzung etwa 10 km/h. Die Länge der Lok beträgt 6 250 mm (LüP), und die Masse beträgt 6,3 t. Lok und Wagen haben keine Gleit-, sondern Wälzlager, um den Wartungsaufwand so gering wie möglich zu halten.

Kinder neben dem Lokführer

Zur Visitenkarte des „Oldi" gehört aber noch eine andere Besonderheit. Die einzige Pioniereisenbahn unserer Republik mit historischem Charakter hat die Möglichkeit, ein Kind auf der Lok mitfahren zu lassen. Dazu erhält der Auserwählte eine kleine Urkunde als „Lokführer bei der Pioniereisenbahn".

Rund 60 Pioniere, Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Junge Eisenbahner" vom Haus der Jungen Pioniere „Bruno Gleisberg" betreuen die Bahn. Stets haben mehrere Pioniere (drei bis fünf) Dienst, als Zugschaffner, Kontrolleure, Signalwärter oder Bahnhofsaufsicht. Das Führen der Lok sowie die Funktion des Bremsers obliegt allerdings erwachsenen Fachleuten. Eisenbahner des Görlitzer Bahnhofs beraten ihre jungen Kollegen in allen betriebstechnischen Fragen und wachen über die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen. In dieser Beziehung geht der Oldtimer keine Kompromisse ein, sondern wird den heutigen Forderungen gerecht. Und wenn der ADLER Ruhepause hat – die Saison geht von Mai bis Oktober –, heißt es für die jungen Eisenbahner lernen, sich auf den Fahrbetrieb des kommenden Jahres vorzubereiten. Die Mädchen und Jungen befassen sich dann mit dem Einmaleins des Pioniereisenbahners. In dieser Zeit wird die kleine Bahn gründlich überholt. Dabei hilft auch das Reichsbahnamt Bautzen, unter anderem bei der Überprüfung der Gleisanlage. Und nach wie vor helfen Görlitzer Betriebe Lok und Wagen in Schuß zu halten.

2



2 Die Kleidung für die jungen Eisenbahner ist eine Sonderausfertigung: Stoff aus dem VEB Oberlausitzer Wolltuchfabrik; im VEB Bekleidungswerk wurden die Uniformen genäht, und die passenden Schuhe sind aus dem VEB Görlitzer Schuhfabrik.

3



3 1978 wurde ein ausgedienter Schmalspurreisezugwagen aus Zittau auf dem Gelände des Parks der Thälmannpioniere abgestellt. Der Wagen wurde als „Klub der Pioniereisenbahner" eingerichtet.

Fotos: T. Fiedler, Görlitz (1); F. Spranger, Dresden (2) und R. Kitte, Görlitz (3)

Nachwuchs für die Deutsche Reichsbahn

Die Pioniereisenbahn ist sozusagen eine „Kaderschmiede" für den künftigen Eisenbahnernachwuchs. Jährlich bewerben sich fünf bis sechs Schulabgänger, ehemalige Pioniereisenbahner, bei der Deutschen Reichsbahn. Traum für viele ist, Lokführer zu werden. Natürlich können diesen Weg nur wenige gehen. Viele Kenntnisse erwerben wollen die jungen Pioniereisenbahner jedoch schon in ihrer Arbeitsgemeinschaft. Deshalb pflegen sie den regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen Pioniereisenbahnern. Besonders gute Kontakte haben sie zur Cottbuser Pioniereisenbahn. Und seit drei Jahren sind auch die Pioniereisenbahner der ungarischen Hauptstadt Budapest regelmäßig bei ihren „Kollegen" in Görlitz zu Gast und umgekehrt. Dienst und Erholung werden dabei miteinander verbunden.

Gleich zu Beginn hatte der ADLER viele Freunde bei jung und alt. Annähernd 100 000 Fahrgäste beförderte der Zug in der ersten Saison. Durchschnittlich 70 000 waren es danach pro Saison, darunter so prominente Gäste wie Olympiasiegerin und Weltmeisterin im Rückenschwimmen Ulrike Richter mit ihrem Ehemann, dem Fußballer Volker Schmidt, auf einer Hochzeitsfahrt rund um den Pionierpark. 1983 weilten Volkskammerpräsident Horst Sindermann, sowie Egon Krenz und Wolfgang Herger im Pionierpark und drehten eine Ehrenrunde mit dem ADLER-Zug.

Eingetragen ins Gästebuch haben sich auch schon die Marionettenbühne aus der französischen Partnerstadt von Görlitz, Amiens, Gäste aus der VR Polen, der ČSSR und aus Japan. Die DEFA und das DDR-Fernsehen interessierten sich ebenfalls für den ADLER. Die Hauptfigur spielte er allerdings in einem 16-mm-Schmaltonfilm, der vom Bau bis zur Fertigstellung und den Betrieb der Görlitzer Pioniereisenbahn berichtet und der am 13. Dezember 1976 uraufgeführt wurde. Häufig wird er von Schülerkollektiven ausgeliehen.

In Erinnerung bringt sich der ADLER aber auch bei seinen Gästen durch zahlreiche, sehr ansprechende Souvenirs: Postkarten, Bastelbögen, Wandkalender, Malbücher, Würfelspiele, Wimpelketten, Platzdeckchen, Mützen. Diese sind so lustig und bunt, wie die kleine Eisenbahn.

„Oldi" fährt ins zehnte Jahr

Bald feiert der „Oldi" sein zehnjähriges Bestehen. Hans-Rüdiger Eulitz, der „Vater" der kleinen Bahn, der nach dem Bau vom Stadtschulrat zum Leiter des Parks der Thälmannpioniere in Görlitz berufen wurde, blieb seither nicht nur dem ADLER, sondern vor allem den Kindern treu. Für sie half er, inzwischen noch weitere attraktive Spielideen im Pionierpark zu verwirklichen. Zur Freude der vielen Gäste, die auch im letzten Sommer wieder dabei waren.

Fotos gesucht

In Vorbereitung einer Beitragsfolge über die Geschichte des Bahnhofs Berlin-Rummelsburg benötigen wir leihweise zur Illustration und somit für die Veröffentlichung historische Bilder. Eventuell vorhandene Aufnahmen schicken Sie bitte direkt an die Redaktion. Für Ihre Hilfe im voraus besten Dank.

me

1

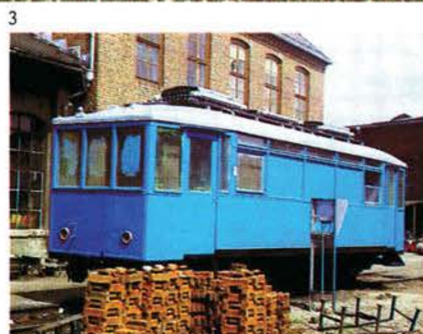


Elektrisch ans „Thüringer Meer"

2



3



4



5



Vor mehr als 15 Jahren, am 31. Mai 1969, stellte die Deutsche Reichsbahn auf der landschaftlich sehr reizvollen Strecke Schleiz–Saalburg (Saale) – gelegen am sogenannten „Thüringer Meer" – den elektrischen Betrieb ein. Bis zum 1. April 1949 wurde die am 28. Juni 1930 eröffnete und nunmehr 55 Jahre alte Strecke als Privatbahn durch die Schleizer Kleinbahn AG betrieben (siehe „me" 6/80, S. 158 bis 162 und „me" 12/83, S. 4 bis 7).

Für die mit 1200-V-Gleichspannung betriebene Strecke beschaffte die frühere Schleizer Kleinbahn AG zwei Personentriebwagen mit den Nummern 1 und 2 (DR: ET 188 511 und 512), vier dazu passende Beiwagen (Nr. 1 bis 4; DR EB 188 511 bis 514) sowie zwei Gütertriebwagen (Nr. 1 und 2; DR ET 188 521 und 522). Die Leistung der Triebwagen betrug 2 × 60 kW, die Höchstgeschwindigkeit 45 km/h. Die Personentrieb- und -beiwagen waren ursprünglich elfenbein, ab 1938 wie bei DRG-Triebwagen rot-weiß und nach 1949 rot-gelb mit schwarzem Zierstreifen wie bei der Berliner S-Bahn gestrichen. Die Gütertriebwagen waren anfänglich grün lakkiert. Nach 1949 erhielten sie den gleichen Anstrich wie die Personenfahrzeuge. Über den Verbleib ist bekannt:

ET 188 511 und EB 188 514 heute Heizprüfungsstände im Bw Reichenbach bzw. in der Einsatzstelle Adorf;

ET 188 512, EB 188 511 und EB 188 512 Zwischenlager bzw. Transportwagen im Bw Reichenbach (1975 Wagenkästen unterhalb der Fenster abgeschnitten); einer der Beiwagen wurde 1982 zum fahrbaren Stand für den Kurbelwellenaustausch umgebaut;

EB 188 513 Oberweißbacher Bergbahn;

ET 188 521 äußerlich aufgearbeitet, 1979 in Dessau der Öffentlichkeit vorgestellt, abgestellt in Dresden;

ET 188 522 war ebenfalls für die Oberweißbacher Bergbahn vorgesehen, wurde aber dann als Lagerraum im Bw Saalfeld genutzt und 1977 zerlegt.

H.-J. Weise, Ilmenau

1 Überführung des schadhaften ET 188 521 mit einem Hilfszug, gezogen von einer 86er, nach Saalburg (Saale). Die Aufnahme entstand Mitte der 50er Jahre bei Möschlitz.

2 Diese Aufnahme zeigt einen der beiden Personentriebwagen der ehemaligen Schleizer Kleinbahn (ET 188 512) im Juni 1975 auf dem Gelände des Bw Reichenbach.

3 Das war der andere ET (188 511), er stand 1975 ebenfalls im Bw Reichenbach.

4 ET 188 521 im Juni 1975 im Bw Reichenbach.

5 Das gleiche Fahrzeug äußerlich wieder hergerichtet und abgestellt in Dresden.

6 Der ehemalige Saalburger EB 188 513 gehört heute zum Bestand der Oberweißbacher Bergbahn.

Fotos: F. Ludewig, Schleiz (1); D. Wünschmann, Leipzig (2 bis 4 und 6); U. Kühn, Dresden (5)

6



sonderfahrt

1



2



3



4



5



6



7



Thüringen-Rundfahrt 1985

– oder: 435 Kilometer in vier Tagen!

Gleich vorweg: Wer die diesjährige Sonderfahrt des Bezirksvorstandes Erfurt vom 5. bis 8. September nicht miterlebt hat, dem ist ganz sicher eines der großartigsten Ereignisse im Eisenbahn-Jubiläumsjahr 1985 entgangen. Und zwar führte die perfekt organisierte Sonderfahrt über die zugleich schönsten Eisenbahnrouten Thüringens. Die Veranstaltung hatte Eisenbahnfreunde aus allen Teilen unserer Republik und dem Ausland angelockt und bot trotz einiger Wettereskapaden tolle Überraschungen. Dabei sind die Teilnehmer im Zwickauer Traditionszug wohl ebenso auf ihre Kosten gekommen wie die zahlreichen „Wegelagerer" unterwegs. Wobei die endlose Autokaravane neben dem Sonderzug nicht minder faszinierend gewesen ist. Immerhin waren Gäste aus nah und fern gekommen, und wie ein Blick beweist, nicht umsonst! Zu sehen waren folgende Maschinen: 01 1531, 38 1182, 41 1182, 44 1182, 62 015, 86 1001, 94 1292, 95 1027 und 118 806.

Es scheint wohl einleuchtend, daß eine derartige Fahrt nur dank vieler fleißiger Organisatoren und Helfer möglich wird. In diesem Zusammenhang gilt den Mitarbeitern der Rbd Erfurt ein ganz besonderes Dankeschön, denn sie ermöglichten den Einsatz der Loks, entwarfen die Fahrpläne und stellten noch so manch unentbehrliche Weiche. Stellvertretend für die vielen Eisenbahner, die diese Fahrt mit vorbereiteten und durchführten, sei Josef Komusiewicz vom Rba Meiningen gedankt. Die emsigen Organisatoren, die Kommission Eisenbahnfreunde unter Leitung von Werner Drescher, sowie Detlef Hommel, Harald Wölfer, Matthias Hommel, Gerd Schröder, Norbert Köppe, Günter Weimann, Günter Prengel, Jürgen Reppold und andere Freunde des BV Erfurt hatten sich einiges einfallen lassen.

So führte die Strecke insbesondere in die landschaftlich reizvollsten Gebiete. Und wer sich dem (immer populärer werdenden) Thema „Eisenbahn in der Landschaft" verschrieben hat, der wurde wahrlich nicht enttäuscht. Dann kreuzte am zweiten Tag plötzlich ein ganz spezieller Foto-Sonderzug (94 1292 mit Pmg) auf, in Orlamünde gaben sich die 38 1182, 41 1182 und 44 1182 ein Stelldichein und schöne Motive in einer Mini-Lok-Schau. Einmalig dürfte wohl auch das „Abenteuer Uhlstädt" gewesen sein! Dort holten sich zwar alle nasse Füße, aber was tut man nicht alles, um drei extra für diesen Tag dampfbespannte Regelzüge im Saaletal vor die Kamera zu bekommen? Besonders angenehm: die Disziplin. Und weil die Fahrgäste dank eines informativen Programmheftes bestens über den Ablauf dieser Sonderfahrt Bescheid wußten, gab es keinerlei „Streß". Außerdem flüsterte „Reiseleiter" Werner Drescher präzise Anweisungen zu den jeweiligen Fotohalten durchs Megaphon, und wenn nötig sorgten die konsequenten Ordner für den reibungslosen Ablauf ...

Welche Überraschungen es noch gab? Am Samstag besuchten alle in Veßra die historischen Klosterruinen. Und dort hatten viele Eisenbahnfreunde nicht nur Gelegenheit zu einem deftigen Imbiß (einschließlich frischgebackenem thüringer Kuchen). Hinter dicken Klostermauern wartete eine gelungene Ausstellung auf ihre Besucher. „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" – unter diesem Motto hatte die AG 4/85 vom Rba Meiningen nicht nur an die wichtigsten Entwicklungsetappen (dargestellt auf Schautafeln) erinnert. Zahlreiche Vitrinen mit H0-Modellen beinhalteten all die Zugzusammenstellungen und Maschinen, die uns nicht mehr im Original begegnen können.

Nicht minder erquickend ging es im Speisewagen des Sonderzuges zu! Die MITROPA-Besatzung des Fahrbetriebes Berlin, Betriebsteil Erfurt, hatte nicht nur umsatzfreudige Gäste, sondern Humor. Na ja – und irgendwann merkt jeder mal, daß die „Eisenbahnverrückten" auch ganz nette Leute sind ...

Wer sich für die Tour interessiert, für den geben wir nochmals die wichtigsten Etappen bekannt: *1. Tag* „Von der Blumenstadt Erfurt in das Saaletal" über Arnstadt, Bad Blankenburg, Rudolstadt, Orlamünde, Saalfeld; *2. Tag* „Saalfeld – Lauscha – Sonneberg – Eisfeld" über Schmiedefeld, das Viadukt Lichte, Lauscha, Mengersgereuth; *3. Tag* „Durch das Werratal – Abstecher zum Kloster Veßra" über Themar, Meiningen, Wasungen, Bad Salzungen; *4. Tag* „Nochmals über den Rennsteig" von Bad Salzungen, über Wernshausen, Schmalkalden, Zella Mehlis, Arnstadt nach Erfurt.

Zahllose Fotohalte sorgten auf dieser Route für einmalige Motive, und es ist nur möglich, die wichtigsten Situationen im Bild wiederzugeben.

So zeigt das Foto auf Seite 10 oben die 62 015 vor dem Sonderzug kurz vor Breitungen, Abb. 2 das Wagenlaufschild, Abb. 3 den Viadukt bei Sonneberg West mit der 95 1027 und vielen, vielen fotografierwütigen Fans. Und so turbolent kann es zugehen, wenn zufällig ein Kranwagen des Weges fährt ... Während des Fototermins des Pmg und des Sonderzuges mit der 95 1027 erstürmten in Schmiedefeld einige Verwegene diesen Kranwagen – die Besatzung hockte kopfschüttelnd im Fahrerhaus (Abb. 4)! Abb. 5 zeigt unseren Sonderzug am Haken der 62 015 im malerischen Werratal. Am letzten Tag war es arg kühl, regnerisch und diesig geworden. Trotzdem stapften die Eisenbahnfreunde durchs nasse Gras, um die 86 1001 wirkungsvoll einzufangen (Abb. 6). Und von diesem Pmg (Abb. 7), einem (nur) Fotozug, war ja schon die Rede. Bleibt nur zu hoffen, daß dieses Beispiel Schule machen möge! Alles in allem: eine ganz einmalige Fahrt! Wer jetzt aber wissen möchte, wann die Erfurter ihre nächste Tour planen, der notiere sich schon jetzt den 22. und 23. Februar, dann nämlich gehts mit der 95 1027 und 44 1093 von Erfurt, über Grimmenthal nach Sonneberg und zurück!

Hans-Joachim Wilhelm

Fotos: Verfasser

Und hier einige Meinungen ausländischer Teilnehmer:

Max Delie, Belgien: Bei uns gibt es seit 1966 keine Dampflokomotiven mehr. Auch wir feierten 1985 unser 150. Eisenbahnjubiläum, weshalb wieder zwei Dampfloks in Betrieb waren. Aber im Vergleich zur DDR sind wir mit solchen Veranstaltungen eher bescheiden. Die Art und Weise, wie solche Fahrten, und insbesondere diese mehrtägige ablaufen, das ist beispielgebend für andere europäische Länder. Werner Drescher übertrifft sich als Organisator ein jedes Mal! Ich reise zu solchen Sonderfahrten seit vielen Jahren in die DDR. Abgesehen davon, daß mich Dampflokomotiven begeistern, so haben die Sonderfahrten einen hohen Bildungswert, ja man kann sich vorstellen, welch technische Leistungen unsere Vorväter vollbrachten.

Tony Morclock, Großbritannien: Seit 18 Jahren gibt es in England keine Dampfloks mehr. Mich interessiert besonders die Geschichte der deutschen Loks, weshalb ich auch Modelle aus der DDR besitze. Unsere Vereine der Eisenbahnfreunde organisieren bemerkenswerte Fahrten wie nach China oder Indien. Und trotzdem führen die reizvollsten immer wieder in die DDR. British Rail hat eine weitaus kleinere Traditionspflege als die DR, wohingegen private Gesellschaften bzw. vermögende Personen ganze Strecken erwerben, betreuen und für nur wenige Besucher Traditionsfahrten veranstalten; Museumsloks gibt es bei uns nur ganz wenige. Mich beeindrucken bei solchen Sonderfahrten wie dieser, daß man die Kraft der Lokomotiven miterleben, ja spüren kann. Übrigens habe ich mit meiner Familie schon einmal zwei Urlaubswochen in der DDR verbracht, und natürlich waren wir sehr viel mit der Eisenbahn unterwegs.

Jean Kuoni, Schweiz: Seit nunmehr 20 Jahren beschäftige ich mich mit der Traditionspflege der Eisenbahn. In Genf bin ich der Präsident eines Lokomotiv-Filmvereins. Um für mein Hobby in die DDR zu reisen, wären mir sogar 2 000 Kilometer nicht zu weit! Denn bei uns in der Schweiz sind nur wenige Dampf-Sonderfahrten, noch dazu auf elektrifizierten Strecken möglich. Diese Fahrt durch Thüringen ist aber ausgezeichnet organisiert worden, und das hat uns zahlreiche sehr schöne Fotos ermöglicht. Herzlichen Dank!

Wir danken Rolf Reißmann aus Gera für diese Impressionen!
Red. „me"

Günter Ackermann, Heinz Jungnickel (beide Kulturbund der DDR), Dresden und Rolf Steinicke (DMV), Dresden

1



7. Fotowettbewerb

Resümee zur Jury-Arbeit und zum Anliegen des Wettbewerbs

Die Fotowettbewerbe der zentralen Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV – inzwischen sieben in 10 Jahren – sind den Kinderschuhen entwachsen.
Als der Wettbewerb der Eisenbahnfreunde und Eisenbahnfotografen ins Leben gerufen wurde, sollte er eine Analogie zum Modellbahnwettbewerb der Modelleisenbahner schaffen. Aus diesem gewagten und auch heute noch kritisierten Vergleich entstehen aber die hohen Anforderungen an Qualität und eigenschöpferischen Inhalt der eingesandten Arbeiten.
Im Ringen, um die selbstgesteckten Ziele zu erreichen, lag es nahe, bei dem 7. Wettbewerb zum anspruchsvollen Thema des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" Verbündete zu suchen, deren Beteiligung und Beratung sowohl quantitative als auch vor allem qualitative Steigerungen erwarten ließen. Im Bezirksvorstand Dresden der Gesellschaft für Fotografie im Kulturbund der DDR konnte diese Partnerschaft gefunden werden.
Durch gezielte Werbung in der Fachpresse des Fotokino-Verlages Leipzig und der Kreisleitungen des Kulturbundes wurden neue Möglichkeiten geschaffen. Mit diesem Hinterland an Fachleuten ist neben dem bisher praktizierten Schwarzweiß-Fotowettbewerb endlich auch der Sprung zur Farbfotografie, zum Farbdiawettbewerb gewagt worden. Letzterer sollte auch unserer Zeitschrift „modelleisenbahner" zugute kommen. Nach der Beendigung der Jury-Arbeit heißt es nun, Bilanz über das Erreichte zu ziehen und gleichzeitig Erfahrungen zu vermitteln.

Schwarzweiß-Fotowettbewerb

Die Jury bestand aus Eisenbahnfreunden und Bildjournalisten. Um allen Einsendungen die gleichen Bedingungen zu garantieren, wurden sie zunächst katalogisiert, denn nur Vergleichbares kann gegeneinander abgewogen und bewertet werden. Die Fotos wurden nach Sachaufnahmen, Landschaften, Reportageaufnahmen und Serien geordnet, in mehreren Jurydurchgängen die

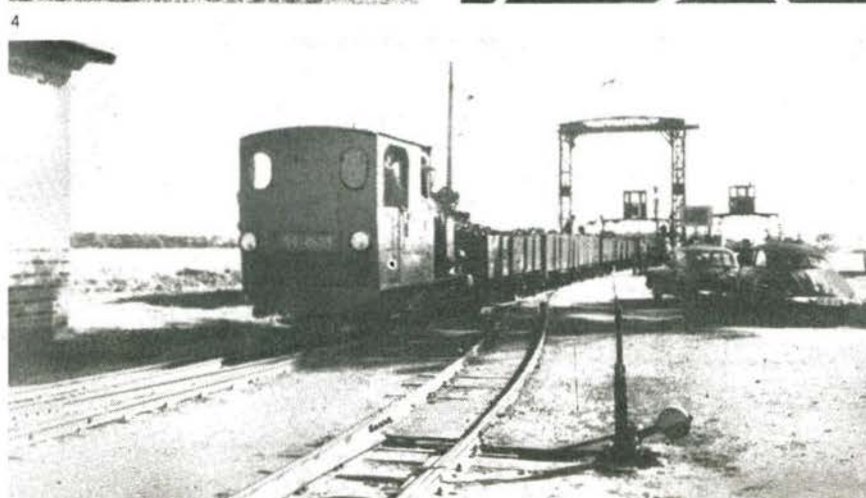
2



3



4



jeweils besten für die Ausstellung ausgewählt.
Nicht von ungefähr waren eine größere Anzahl der eingesandten Fotos Sach- oder Dokumentaraufnahmen von Lokomotiven. Die Eisenbahnfreunde hatten in der Jury selbstverständlich die Wortführung. Leider fielen eine Reihe von Fotos durch die „groben Maschen des Siebes", da sie die technischen Anforderungen nicht erfüllten.
Einen guten Vergleich ließen die Einsendungen von den Fahrten mit Traditionszügen zu. Vom selben Ereignis lagen verschiedene Ergebnisse vor, wurde doch nach optimalen und ungewöhnlichen Lösungen gesucht.

1 Diese Aufnahme von Rainer Heinrich gehört zur Serie „Fahrzeugausstellung". Sie bekam ein Diplom.

2 Aus der Serie „100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg" von Thomas Willsdorf (Anerkennungspreis)

3 „Berglok" von Walter Schau. Zum Gesamtwerk gehören vier Einzelfotos; der Autor erhielt dafür einen Sonderpreis.

4 Zu diesem Foto gehören sechs weitere. Wolf Grünke wurde dafür mit einem Diplom geehrt.

Die „Eisenbahn in der Landschaft" und in unterschiedlichen Jahreszeiten war ein weiteres Schwerpunktthema. Hier gab es ausgezeichnete Leistungen. Anscheinend schwierig mit Leben erfüllbar, erschien der Jury das Thema „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand". Dennoch war das Spektrum der möglichen Fotos groß: Das Leben an und auf dem Schienenstrang, Porträts von Menschen, die gewissenhaft ihre Pflicht erfüllen, dazu Eisenbahnanlagen, die Faszination der Technik bis hin zur Traditionspflege. Leider war das Angebot nicht so umfangreich, wie man es sich gewünscht hätte! Einige Sätze zu den Bildreihen und -serien. Beide Genres sind geeignet, über ein Ereignis oder ein Objekt, eine Geschichte zu erzählen, die Bildaussage zu erweitern und zu verstärken. Dazu müssen die Fotos dem Betrachter Unterschiedliches bieten. Sie dürfen kein bloßes Auseinandersetzen sein, müssen sich also ergänzen und zu einer höheren Bildwirkung führen. Diese Gesichtspunkte machten es der Jury keineswegs leicht, die eingereichten Reihen und Serien zu prüfen und die besten herauszufinden.

Farbdia-Wettbewerb
Die Einbeziehung der Farbdias muß grundsätzlich bejaht werden. Naheliegend deshalb, weil doch gerade die Farbfotografie dem Eisenbahnfreund fototechnische und zeitökonomische Vorteile – Entwicklung der Umkehrfilme in der Entwicklungsanstalt – bieten müßte. Außerdem bietet Farbe mehr Informationen und gestalterische Komponenten.
Die relativ geringe Beteiligung – was bei diesem ersten Versuch nicht verwundert – lag mit etwa 75 Einsendern und rund 350 Dias unter der des Schwarzweiß-Fotowettbewerbes. Im Vergleich dazu wiesen die Einsendungen eine relativ geringe Themenvielfalt auf. Beschränkt sich das interessante Farbdia tatsächlich nur auf dampfende Lokomotiven? – Wir glauben nicht! „Der Mensch und die Eisenbahn" oder „Eisenbahn und Landschaft" sind nur zwei Themen, die viele Möglichkeiten bieten. Einige gute Ansätze waren bei Detailaufnahmen – allerdings nur Lokomotiven – zu sehen. Befriedigen konnte auch noch nicht die fotografische Vielfalt. Nicht nur gestaltete Dias, auch dokumentarische sollten farbig und nicht bunt sein. So wählte die Jury nur etwa 65 Dias zur Vorführung aus. Allen Farbdiafotografen kann nur empfohlen werden, die beim Schwarzweiß-Fotowettbewerb präsentierten Möglichkeiten umzusetzen.

Preisträger des Fotowettbewerbes

DIPLOME

Farbdia-Wettbewerb		
Kerstin Ludwig, Fraureuth,	Titel:	Modern und doch romantisch
Peter Dargel, Berlin	Titel:	Bei Günthersberge
Heinz Pankow, Dresden,	Titel:	Rangierbahnhof
Manfred Zabel, Dresden	Titel:	Rußige Patina
Peter Offenhauer, Karl-Marx-Stadt,	Titel:	Schnee und Dampf
Hans-Joachim Ewald, Berlin,	Titel:	Nachtruhe
Schwarzweiß-Wettbewerb		
Walter Schau, Brandenburg,	Gesamtwerk:	4 Einzelfotos
	Serie:	Zugschaffnerin
Wulf Krentzien, Saßnitz,	Gesamtwerk:	5 Einzelfotos
Claus Mildner, Freiberg,	Titel:	Bei jedem Wetter
Thomas Willsdorf, Dresden,	Titel:	Traktionsumstellung
Rainer Heinrich, Steinpleis,	Serie:	Karlex und Karola
	Serie:	Fahrzeugausstellung

ANERKENNUNGSPREISE

Farbdia-Wettbewerb		
Volker Jakobi, Römersgrün,	Titel:	In der Montagehalle
	Titel:	Im Bf. Gera
Hans-Joachim Ewald, Berlin	Titel:	Geliebtes Hindernis
Manfred Zabel, Dresden	Titel:	Glänzendes Metall
Andreas Bärwald, Halle-Neustadt	Titel:	Am Blankenhainer Berg
Harald Krille, Weimar	Titel:	Transit
Schwarzweiß-Wettbewerb		
Siegfried Schade, Penig	Block:	Kleinbahn-Impressionen am Fuße des Fichtelberges
Dieter Benke, Groß Lüsewitz	Titel:	Schiene im Rauhreif
Dietrich Marz, Reifland,	Titel:	950 Tonnen H.
Günther Gelinsky, Freiberg	Titel:	Unterwegs
Matthias Bachmann, Karl-Marx-Stadt	Titel:	Bahnhof Wolkenstein
Wolf Grünke, Pantow,	Serie:	Die Männer vom „Rasenden Roland"
Thomas Willsdorf, Dresden,	Serie:	100 Jahre Schmalspurbahn Radebeul–Radeburg
Manfred Zabel, Dresden	Titel:	Selketalbahn im Winter

SONDERPREISE FÜR JUGENDLICHE

Ulf Krause, Dresden	Titel:	Jagdfieber
Wolfgang Krentzien, Saßnitz	Titel:	SVT bei Lietzow (Rügen)

308 Autoren waren dabei
Trotz dieser Hinweise, die vor allem auch als Wegbereiter weiterer Wettbewerbe gesehen werden sollen, kann vom Veranstalter der gesamte Wettbewerb mit positivem Resümee abgeschlossen werden.
Am Schwarzweißwettbewerb beteiligten sich 133 Autoren mit 443 Einzelfotos und 334 Fotos in Serien, demgegenüber am Farbdiawettbewerb 75 Autoren mit 347 Dias. Die Aufbereitung erforderte vom Sekretär der Jury, Freund Herbert Bernhard, Fotoclub 74 der Reichsbahndirektion Dresden, eine gewaltige Arbeit. Mit gutem Gewissen kann als Bilanz des Wettbewerbes herausgestellt werden:
– Die Qualität der eingesandten Arbeiten des Schwarzweißwettbewerbes (in Farbe fehlt der Vergleich) hat sich gegenüber den vorausgegangenen Wettbewerben verbessert.
– Die geschlossene Auswertung aller Einsendungen schloß von vornherein bisher vorhandene Niveauunterschiede in der Bewertung durch die einzelnen Bezirksvorstände des DMV aus.
– Bekannte und bewährte Preisträger der letzten Wettbewerbe (z. B. Heinrich, Willsdorf, Marz) konnten auch unter den kritischen Augen der Kulturbund-Juroren bestehen.

Ing. Reiner Preuß (DMV), Berlin

Der Oberauer Tunnel – Aufbau und Abbruch

Zur Festlegung der Trasse für die Leipzig–Dresdner Eisenbahn rief das Leipziger Komitee James Walker, einen erfahrenen Eisenbahningenieur aus England, als Gutachter zu Hilfe. Er empfahl im März 1836, die Eisenbahnlinie am rechten Elbufer anzulegen, als Stromübergang den Ort Gröba, dicht bei Riesa, zu wählen, bei Oberau einen Höhenrücken zu durchschneiden und auf 1 600 Ellen (907 m) Länge einen Tunnel vorzusehen. Es wird auch behauptet, der sächsische König habe für seine erste Eisenbahnstrecke unbedingt einen Tunnel haben wollen, doch sicherlich ist das nur eine Legende. Ein durchgängiger offener Einschnitt war erörtert worden, schien seinerzeit aber noch schwieriger als der Tunnelbau. So entstand nördlich von Dresden, dicht am Dorf Oberau, der erste deutsche Eisenbahntunnel, zwar nicht in der vorgesehenen Länge, man hatte sich inzwischen für einen 904 Ellen (513 m) langen Tunnel entschieden.

Wie beim Bergbau

Den Bau führten Männer der sächsischen Bergbehörde unter Leitung des Freiberger Obersteigers Carl Gottfried Schneider aus. Er ging vor wie beim Bergbau: drei Steiger und 230 bis 250 Bergleute legten in sechs Monaten bis August 1837 senkrecht zur Tunnelachse vier sogenannte Lichtschächte an, verbanden diese mit einem Sohlstollen. Der erste Schacht lag vom späteren Westportal (Leipziger Seite) 100 Ellen (56,7 m), der zweite 200 Ellen (113,4 m) vom ersten Schacht, der dritte und vierte jeweils 300 Ellen (170,1 m) vom vorherigen Schacht entfernt. Von den Lichtstollen aus wurde in beide Richtungen auf gedachter Tunnelsohlenhöhe in „Hauptörtern" vorgetrieben, so daß dann zum Vollausbruch übergegangen werden konnte. Die Tunnelmannschaft wurde später vergrößert; ihr gehörten zeitweilig 493 Berg-, Zimmer- und Förderleute an. Solange der Durchbruch nicht geschafft und für die Wasserabführung ein natürliches Gefälle nicht vorhanden war, mußte eine Dampfmaschine das Wasser von den Schächten 1 und 2 abpumpen.

Die Art und Weise des Tunnelbaues wurde so bekannt, daß man zum ersten österreichischen Eisenbahntunnel (Weinzettelwand am Semmering) Bergleute von Oberau hinzuzog. Andere Eisenbahntunnel wurden von den Tunnelmündungen aus vorgetrieben. Abgeschlossen werden konnten die Tunnelarbeiten im ersten Halbjahr 1839 mit der Ausmauerung der Lichtschächte und dem Hochziehen der Portale. Es wurden insgesamt 166 000 Kubikellen (694 122 m³) Ausbruchmassen, 12 700 Sandsteinquader, 2 350 Schock (141 000 Stück) Grundstücke (Steine), 9 300 Scheffel (966 m³) Kalk und 2 400 Holzstämme bewegt.

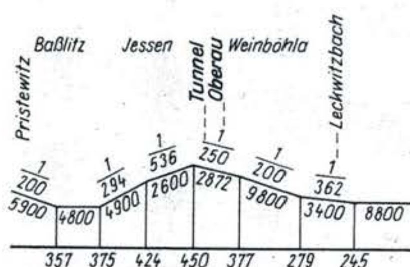
49 000 Kubikellen (27 783 m³) Mauerwerk und 28 800 Quadratellen (16 330 m²) innere Wölbfläche mußten bearbeitet werden. Der für das Tunnelgewölbe verwendete Mörtel war gemischt mit Kalk, Steinmehl von Brennkapseln aus der Meißner Porzellanmanufaktur und stark gebrannten, zermahlenen Ziegeln. Quader und Grundstücke bestanden aus solidem Schandauer Sandstein, dessen Transport auf der Elbe zu den Entladestellen Meißen und Spaar nicht immer möglich war, da der strenge Winter 1838/1839 die Elbe unpassierbar machte. In dieser Zeit wurde der Sandstein auf dem Landwege nach Dresden und von da über den bereits fertiggestellten Streckenabschnitt zur Tunnelbaustelle gebracht.

Am 7. April 1839 wurde mit drei Festzügen, am 9. April 1839 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr die Gesamtstrecke der Leipzig–Dresdner Eisenbahn eröffnet. Voraus gingen am 28. März 1837 mit der Lokomotive KOMET und am 24. April 1837 mit der BLITZ erste Probefahrten auf kurzen Streckenabschnitten, bei letzterer nahm auch der König Friedrich August II. teil.

Regellichtraum wurde zum Engpaß

Der fortgeschrittene Eisenbahnbetrieb zwang zur Einführung eines erweiterten Regellichtraumprofils; im Tunnel an der sonst zweigleisig betriebenen Hauptbahn mußte der eingleisige Betrieb eingerichtet werden. 1839 hatte ein 7,5 m breiter Tunnel und ein Gleisabstand von 3,10 m genügt, jetzt führten solche

1



1 Ausschnitt aus dem Profil der Leipzig–Dresdner Eisenbahn

2



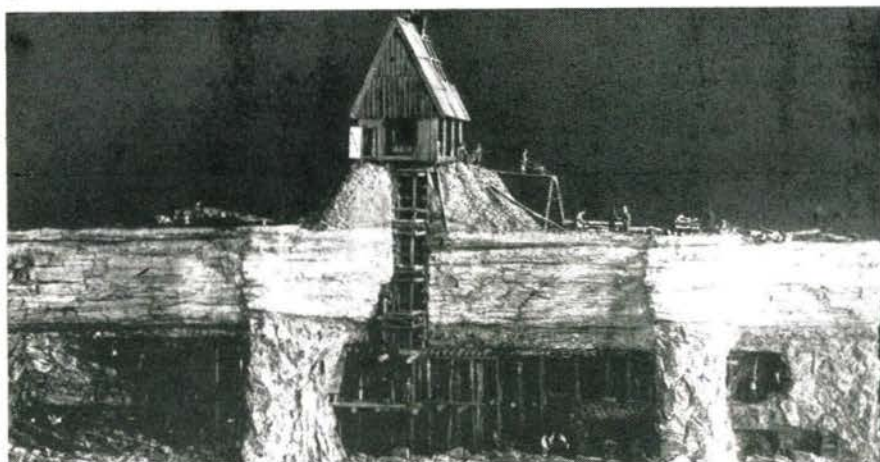
2 Baustelle in Nähe des Tunneleinganges (Repro)

Maße dazu, daß der Tunnel zum „Flaschenhalt" für die dichtbefahrene Strecke wurde. Hinzu kam, daß das Sandsteinmauerwerk verwitterte und wegen fehlender Abdichtung das Gewölbe ausgewaschen war. Der betriebstechnologische Engpaß und die Gefahr mit den Tunnelschäden mußte beseitigt werden. Überrechnungen zu Beginn der 30er Jahre ergaben, daß der Abbruch etwa soviel kostete, wie ein Tunnelumbau. Da für eine Bahnverwaltung der Tunnelbetrieb immer kostenaufwendig ist, wird sie in solch gelagerten Fällen danach trachten, Tunnel zu beseitigen. Die RBD Dresden entschied sich im Fall Oberau für den Abbruch. Da große Arbeitslosigkeit herrschte, wurde der Tunnelabbruch Teil des „Arbeitsbeschaffungsplans", finanziell unterstützt von der „Gesellschaft für öffentliche Arbeiten".

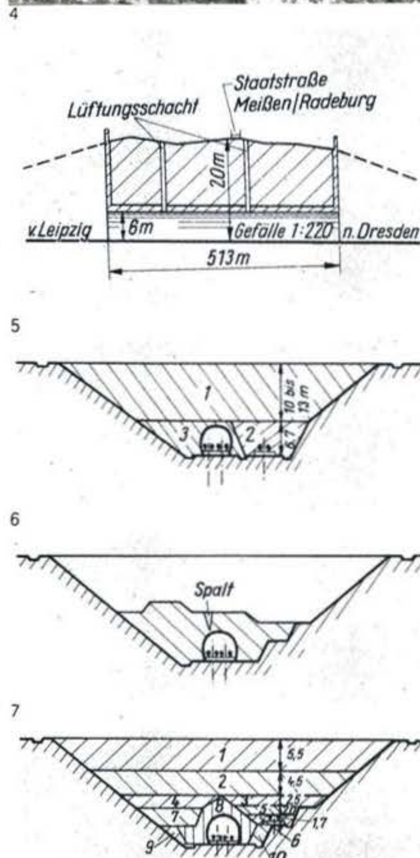
„Umfahrungsschlitz" wurde angelegt

Im Bauplan wurde festgelegt, den Tunnel ohne Lehrgerüst abzutragen – eine ungewöhnliche Arbeitsweise! Doch auf das Lehrgerüst mit seinen hohen Kosten ließ sich verzichten, da der Tunnel ausgemauert fest im Fels lag und außerdem für den Zugbetrieb ein „Umfahrungsschlitz" angelegt werden konnte, also

3



4



3 Ausschnitt vom Modell des Oberauer Tunnels, das dem Eisenbahn-Museum in Dresden gehörte und bei der Bombardierung im Jahre 1945 verloren ging. Eine Kopie besitzt das Deutsche Museum in München.

4 Schnitt der Tunnelstrecke

5 Skizze zum ursprünglichen Abbauplan. In der Schicht 2 ist die Lage der Umgehungsstrecke eingezeichnet.

6 Über dem Tunnel entstandener Riß durch abrutschende Massen in Höhlräume

7 Skizze zum revidierten Abbauplan. Ab Schicht 3, war ein zur Tunnelachse symmetrischer Abtrag vorgesehen. Schicht 7 wurde in Wirklichkeit erst mit der Inbetriebnahme des Umgehungsgleises (rechts) abgebaut.

zu einem bestimmten Zeitpunkt Züge den Tunnel nicht mehr benutzten und so Schutzgeräte nicht erforderten. Bisher führte die Landstraße von Meißen nach Radeburg über den Tunnelrücken. Während der Abbrucharbeiten wurde eine Umleitung für den Straßenverkehr eingerichtet, ein Erdrücken zum Aufbau eines Baugerüstes belassen und bis Januar 1934 eine 8,2 m breite Rahmenbrücke aus Eisenbeton mit einer mittleren Durchfahrweite (für die Eisenbahn) von 22,6 m fertiggestellt.

Der Tunnel sollte in drei Abschnitten abgebrochen werden. Wie Abb. 5 zeigt, war in der Phase 2 der Umfahrungsschlitz herzustellen und bei Phase 3 (Tunnelabbruch) der Zugbetrieb an der Tunnelröhre vorbei zu leiten. Andererseits mußten bis Phase 3 die Arbeiten unter Schonung der Tunnelröhre ausgeführt werden, ein schwieriges Unterfangen.

Sprengungen waren unumgänglich

Am 1. Juli 1933 begannen die Erdarbeiten, unterstützt durch zwei dampfbetriebene Löffelbagger und einen elektrisch betriebenen Bagger, acht Lokomotiven und hölzernen Kippwagen auf Fördergleisen mit 900-mm-Spurweite. Abgetragene Massen in der täglichen Menge bis zu 4 000 m³ wurden zum Ablagerplatz in Nähe des Leipziger Voreinschnitts transportiert. Im November 1933 stellte sich überraschend heraus, daß der weitere Abbau nur mit Sprengungen möglich war, weil der Pläner in unteren Schichten eine größere Festigkeit aufwies. Überlagerungen erhielten Risse, in der 3 m starken Schutzschicht über der Tunnelröhre entstand ein 80 m langer Riß (Abb. 6). Er entstand, als der Umfahrungsschlitz angelegt wurde. Der sonst feste Pläner zerfiel, so wie er Luft oder Wasser ausgesetzt wurde. Mit Rutschungen an der neu angelegten steilen Böschung mußte gerechnet werden. Deshalb änderte man den Abbauplan (Abb. 7) – die Schichten 3 und 4 sowie 5, 6, und 7 sollten gleichzeitig abgetragen werden – und sah die Böschung abgeflachter vor. Seitlich der Tunnelröhre wurde symmetrisch abgebaut, um Entlastungen bei den Seitendrücken auf das Tunnelgewölbe herbeizuführen. Dazu gab es allen Grund. Mehrmals verschoben sich aus mehreren Gründen Teile der Tunnelröhre. In den meisten Fällen mußte das dem Massendruck auf das Bauwerk zugeschrieben werden. Die Umfahrung war anders als geplant auszuführen, und zwar höher und mit Neigungen von 1:80 auf der Dresdner und 1:100 auf der Leipziger Seite.

Sorgfältig mußten die Sprengungen vorgenommen und überwacht werden, um das Tunnelgewölbe nicht vorzeitig zu beschädigen. Es wurden verschiedene Meßinstrumente im Tunnelinneren verwendet (Köpckesche Libelle, Durchbiegungsschreiber, Meßlatte und Festpunkte, Feder-Meßband). Das Problem bestand darin, daß sich Auswirkungen des Sprengschusses auf das Gewölbe erst nachträglich feststellen ließen, da die unmittelbare Beobachtung innerhalb des Tunnels zu gefährlich schien. Um dem Tunnelgewölbe vorzei-

8

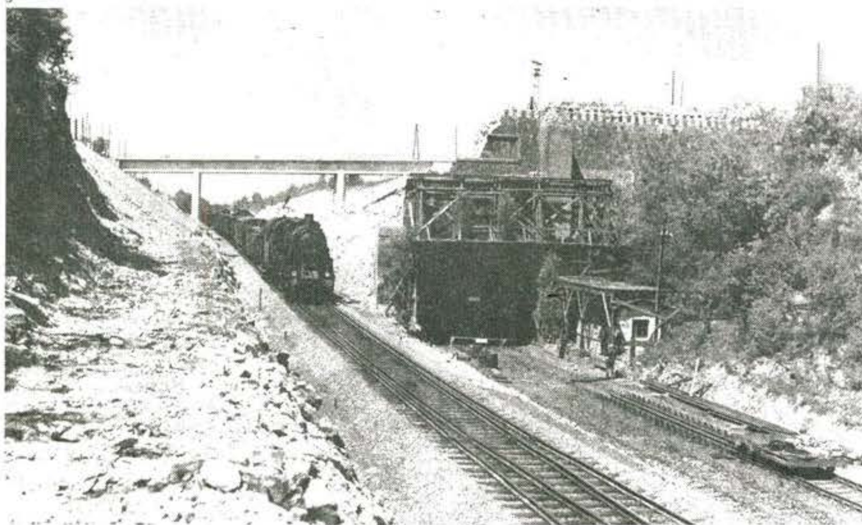


8 Leipziger Portal, aufgenommen am 22. März 1933. Obwohl zwei Streckengleise durch den Tunnel führten, durfte wegen Profileinschränkung nur eins befahren werden. Rechts vom Portal steht das mit Schutzdach versehene Dienstgebäude der Blockstelle Tunnel, die überflüssig wurde. Die Brücke der Straße Meißen – Radeburg ist fertiggestellt. Jetzt kann die Tunnelröhre abgetragen werden.

9 Die mit einer Gleisverschlingung ausgeführte Umgehungsstrecke. Auf dem Foto die Lokomotive 58 1495 mit einem Güterzug.

Fotos: Sammlung Rbd Dresden (2, 3, 8 und 9)
Zeichnungen: Sammlung Verfasser (1, 4 bis 7)

9



tige Erschütterungen in jedem Falle fernzuhalten, verlegte der Baubetrieb die Förderbahn, als die Schutzschicht über der Tunnelröhre abgetragen war. Es wurde eine zweite Halde in Nähe des Dresdner Portals angelegt.
Die Tunnelröhre wurde beseitigt, während von Mai 1934 an Züge auf dem Umgehungsgleis rollten. Dieses ist für eingleisigen Betrieb mit einer Gleisverschlingung ausgeführt worden (Abb. 9); die Gleisverschlingung ersparte den Einbau von Weichen in Höhe der Tunnelenden.
Aus berechtigter Furcht vor gefährlichen Einstürzen wurden Arbeiten zum Abtrag der Tunnelröhre nur außen ausgeführt. Bei Sprengungen war darauf zu achten, daß Tunnelteile nicht in Richtung Umfahrungsgleise fielen. Am 26. Mai 1934 ging über das freigelegte Gewölbe unerlaubt ein Arbeiter mit einer schweren Kiste und brach nach innen ein, was eine Kettenreaktion auslöste. An dieser Stelle fielen Steine aus dem Gewölbe, die gegenüberliegende Tunnelwand stürzte ein. Der Arbeiter kam nicht zu Schaden.

Obelisk erinnert an den Tunnel

Im Juni 1934 wurde damit begonnen, das Streckengleis auf die Lage der ehemaligen Tunnelachse zu bringen. Dem zweigleisigen Betrieb durch den Oberauer Einschnitt stand nichts mehr im Wege. Heute sehen wir auf dem östlichen Damm ein bescheidenes, mit Quadern von einem Obelisken des Tunnelportals errichtetes Denkmal, das an den ersten und längsten sächsischen Eisenbahntunnel erinnern soll.

Quellenangaben
(1) Ludwig Neumann und P. Ehrhardt: Erinnerungen an den Bau und die ersten Betriebsjahre der Leipzig – Dresdner Eisenbahn. Der Civilingenieur (1899) Sp. 97 ff
(2) Gretzschel: Die Abgrabung des Oberauer Tunnels bei km 93 der Linie Leipzig – Dresden. Die Reichsbahn, 1935, S. 126 ff
(3) Gerhard Potthoff: Beobachtungen und Untersuchungen beim Abbruch des Oberauer Tunnels. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1935, S. 178 ff

Lokeinsätze

Bw Brandenburg
Lokbestand: 52 8074 (z. Z. Rep.), 52 8135 (E), 52 8137, 52 8156 (E), 52 8158, 52 8159, 52 8161 (E), 52 8167, 52 8178 (E), 52 8180 (E), 52 8181, 52 8182, 52 8184.
Di./Lu. (Ende Oktober)

Bw Frankfurt (O).
Lokbestand: 52 2195 (Hzl), 52 8017, 52 8029, 52 8117, 52 8026 (E), 52 8152, 52 8082. Täglich befindet sich eine Maschine im Einsatz.
Di./Lu. (Mitte Oktober)

Est Guben
Lokbestand: 52 8008 (E), 52 8036, 52 8038, 52 8085 (E), 52 8090, 52 8093 (E), 52 8110, 52 8116 (Raw), 52 8121, 52 8190, 44 1251 (Hzl), 44 1304. Der Einsatz der Maschinen ändert sich in kurzen Zeitabständen.
Bach./Kret. (Ende Oktober)

Bw Halberstadt
Lokbestand: 50 3512, 50 3535, 50 3552, 50 3553, 50 3556, 50 3606, 50 3618, 50 3631, 50 3653, 50 3684, 50 3700, 50 3708. Täglich sind sechs Maschinen im Einsatz.
Di./Lu. (Mitte Oktober)

Est Oschersleben
Lokbestand: 44 1488 (Hzl), 44 2504 (Hzl), 50 3501, 50 3531, 50 3559, 50 3632, 50 3705. Tägl. sind drei Maschinen im Einsatz.
Di./Lu. (Mitte Oktober)

Bw Zittau
Lokbestand: 52 1630 (Hzl), 52 5137, 52 8011, 52 8012, 52 8016, 52 8019, 52 8047, 52 8052, 52 8157, 52 8062, 52 8104 (ex Elsterwerda), 52 8195, 52 8199, 65 1008 (Hzl); 99^{73}: insgesamt elf Maschinen und die 99 4532.
Ada. (Mitte Oktober)

Bw Dresden
Nach Raw-Aufenthalt wird 50 3694 als Hzl vom Bw Karl-Marx-Stadt eingesetzt. *Lokbestand:* 50 3565 (Hzl), 50 3636 (Hzl), 50 3654, 50 3661 (Hzl), 50 3673 (Hzl).
Sta. (Anf. November)

Neue Farbgebung
Nach Hauptuntersuchung im Raw Dessau erhielten folgende Triebfahrzeuge in letzter Zeit eine bordeauxrote Farbgebung: 211 022 (16. Mai) Bw Leipzig Hbf. West

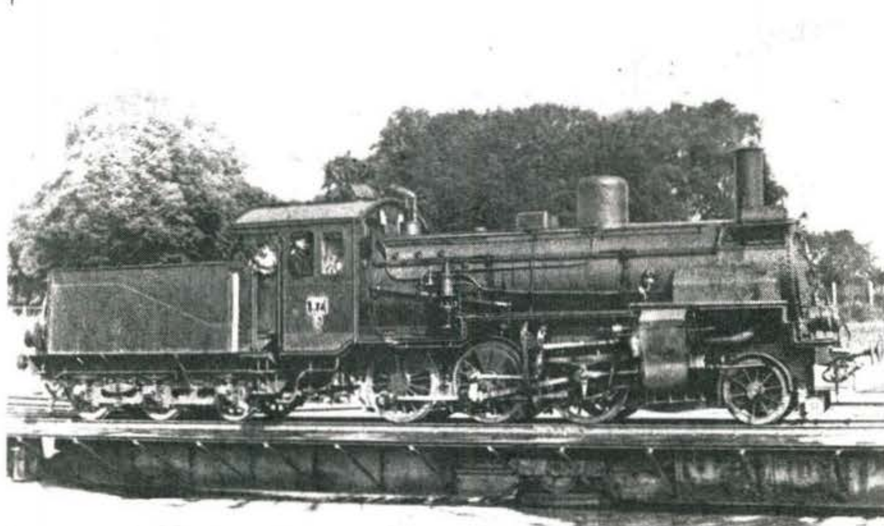
Erich Preuß (DMV), Berlin

Verstaatlichungen ausgewählter Eisenbahnen

Im Jahre 1937 hatte das damalige Reichsverkehrsministerium (RVM) die Betriebsleiter der Privat- und Kleinbahnen zu einer Tagung gerufen. Als Höhepunkt referierte am 24. Mai der Staatssekretär Kleinmann über die Grundsätze der künftigen Verkehrspolitik. Sie lauteten: Abkehr von der bisherigen Absicht, die beiden Bahngruppen allmählich in die Hand des Reiches zu überführen. Nur in wenigen Fällen sollte das geschehen und zwar dann, wenn „staatspolitische und wirtschaftspolitische Interessen hierzu zwingen". (1)
Die Betriebsleiter konnten zufrieden nach Hause fahren, sollten doch die Privat- und Kleinbahnen ihr Auskommen finden, zumal Kleinmann außerdem verkündet hatte, das RVM werde den bisher ablehnenden Standpunkt aufgeben und die Kleinbahnen nun doch in die direkten Tarife mit der Deutschen Reichsbahn einbeziehen.
Vergegenwärtigen wir uns die Lage: Noch war Österreich nicht „angeschlossen", wie der Sprachgebrauch für die Okkupation dieses souveränen Landes lauten sollte, noch war in München der ČSR-Regierung nicht die Abtretung des Sudetenlandes diktiert worden, noch wurde nicht „zurückgeschossen", wie es zu Beginn des zweiten Weltkrieges aus reichsdeutschen Lautsprechern tönte. Aber die Absichten der „Reichsregierung", zum Kriege zu rüsten, waren unverkennbar. Und dabei spielte die Eisenbahn, die Privat- und die meisten Kleinbahnen eingeschlossen, eine wichtige Rolle.

Was waren Privat- und Kleinbahnen?
Im Jahre 1937 gehörten 20 Prozent des öffentlichen deutschen Schienennetzes als Privat- oder Kleinbahnen nicht zur Deutschen Reichsbahn! Sie waren mit 5 Prozent an den auf deutschen Eisenbahnen gefahrenen Personenkilometern und mit 1,6 Prozent an den Tarifkilometern beteiligt. Jede sechste Person und jede sechste Gütertonne wurde mit einer Privateisenbahn oder mit einer Kleinbahn befördert. (2)

1



1 Lokomotive Nr. 67 der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sie wurde 1936 ausgemustert

Die Begriffe Privatbahn und Kleinbahn bedürfen der Erläuterung. Artikel 95 und 96 der (Weimarer) Reichsverfassung vom 11. August 1919 unterschieden in Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs und in Eisenbahnen, die nicht diese Eigenschaften besitzen. Eine Entscheidung über die Verkehrsbedeutung traf der Reichsverkehrsminister. Die Bahnen des allgemeinen Verkehrs unterlagen der Beaufsichtigung durch das Reich (im allgemeinen waren die Präsidenten der Reichsbahndirektion hierzu ermächtigt), die des nichtallgemeinen Verkehrs wurden von den Ländern beaufsichtigt. Die Begriffe Privatbahn und Kleinbahn sind irreführend, kennzeichnen sie doch weder Eigentums- noch technische Verhältnisse. Privatbahnen waren nicht etwa Eigentum von Privatpersonen, meist besaßen die Kommunen, die Provinzen oder Länder und die DRG bzw. DR selbst die Aktienanteile. Kleinbahnen waren nur in wenigen Fällen in ihrer Spurweite oder Ausdehnung klein. So gab es 1936 über 2500 km Privatbahnstrecken und über 9000 km Kleinbahnstrecken in Preußen. Um einige Beispiele zu nennen: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn war eine regelspurige Hauptbahn, die Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn eine regelspurige (Privat-)Nebenbahn. Schmalspurige Privateisenbahn war die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, regelspurige Kleinbahn die Bahn Horka-Priebus. Der Kleinbahnbegriff war im preußischen Abgeordnetenhaus von Jansen geprägt und in einer Lesung am 13. Juli 1892 gebilligt

---

242 126 (31. Aug.) Bw Weißenf.
242 128 (18. Sept.) Bw Weißenf.
242 133 (2. Mai) Bw Weißenfels
242 134 (29. März) Bw Weißenf.
242 140 (29. Juni) Bw Jüterbog
242 146 (21. März) Bw Halle P
242 153 (22. Juli) Bw Erfurt.

Da einige der letzten „Grünen" bereits mit Fristverlängerung ihren Dienst tun, ist damit zu rechnen, daß diese demnächst „verschwinden". Voraussichtlich werden die 211 010 (grün) und 211 055 (signalrot) noch am längsten im Lieferfarbton zu sehen sein.
Mit Vielfachsteuerung sind ausgerüstet: 211 044, 211 055, 211 056, 242 126, 242 128, 242 129, 242 132, 242 148, 242 155, 242 157, 242 180, 242 185 (alle in ursprünglicher Form) und 242 176, 242 188, 242 193, 242 196 (seit Frühjahr 85 in 211 196 umgebaut), 242 198, 242 199 (alle mit Kuppeldose für Adapterkabel zur Umrüstung auf Wendezugsteuerung).

Bil. (Ende September)



Erinnerung an den Winter 1984/85. Die an das Bw Karl-Marx-Stadt abgegebene 50 3694 beim Entschlacken im Bw Dresden, damals diente die Maschine als Hzl im Hbf Dresden.
Foto: V. Emersleben, Halle

worden, weil man keinen besseren Begriff fand. Nicht anders verhielt es sich mit der Bezeichnung „Privateisenbahn". Privateisenbahnen und Kleinbahnen waren Überbleibsel einer Eisenbahnepoche, in der sich viele Gemeinden und Städte, auch Unternehmer nach einem Eisenbahnanschluß sehnten, der Staat jedoch nicht willens und nicht in der Lage war, den recht häufigen Wünschen nachzukommen. Es ist hier nicht der Platz, den Aufstieg und Niedergang solcher Unternehmen, die dann auf Initiative einzelner Interessengruppen oder Gemeinden entstanden, nachzuzeichnen. Eine große Verstaatlichungswelle hatte es jedenfalls in Preußen schon von 1880 an gegeben (5 000 km Privatbahnen gekauft). Sachsen schloß die Verstaatlichung im wesentlichen bis 1888 ab. Kleinbahnen waren dort gar nicht erst zugelassen worden.

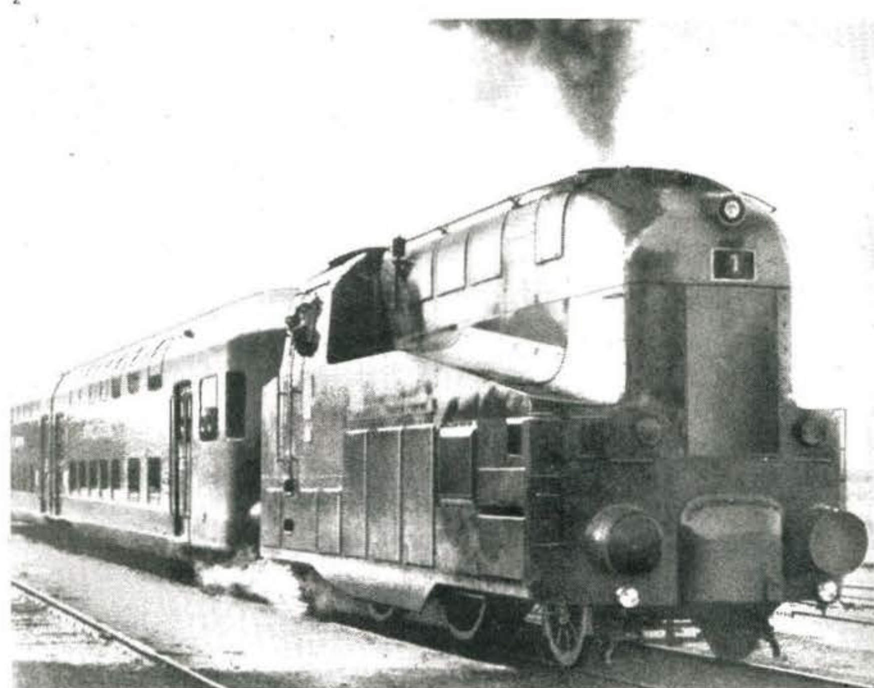
Netz schrumpfte

Als am 1. April 1920 die Reichsbahn aus dem Zusammenschluß der Länderbahnen gebildet wurde, blieben die nichtstaatlichen Privat- und Kleinbahnen übrig. Artikel 89 der erwähnten Verfassung bestimmte: „Aufgabe des Reiches ist es, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten." Der 1. April 1920 und spätestens der im Artikel 171 genannte Termin für den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich wären der geeignete Zeitpunkt gewesen, den Verfassungsauftrag zu erfüllen. Zunächst geschah nichts.
Formell wurde 18 Jahre lang am Bestehen der Privateisenbahnen und der Kleinbahnen überhaupt nicht gerüttelt. Betrachtet man den Zeitraum von 1913 bis 1936, so sind einige Veränderungen offenkundig. 530 km Privatbahnen und 3110 km Kleinbahnen wurden aufgegeben. Die Ursachen dieser Veränderungen waren die Gebietsabtretungen als Folge des Versailler Diktats, Umwandlungen der Bahnen in solche mit anderem Rechtscharakter (zum Beispiel von der Kleinbahn zur Straßenbahn) oder Stillegungen infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse.
Bis zum Jahre 1937 hatte sich die Lage finanziell weitgehend stabilisiert, obwohl die Privat- und Kleinbahnen die Folgen des ersten Weltkrieges und der Nachkriegszeit noch nicht überwunden hatten, denn mit fortschreitender Kriegslänge machten sich der stärkere Verschleiß der Gleise und Fahrzeuge und die mangelhafte Instandsetzung bemerkbar. Bei der Rückzugbewegung gingen viele Fahrzeuge (zum Beispiel der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn) verloren. Die Zahl der ertraglosen Privatbahnen wuchs von vier im Jahre 1910 auf 28 im Jahre 1919. Größere Kriegsschäden erlitten die Kleinbahnen in den Grenzgebieten, sie wurden auf 2,5 Millionen Reichsmark beziffert. Hinzu kam die Beschlagnahme der Fahrzeuge, Gleise und Vorräte durch die Heeresverwaltung.

Nun doch Verstaatlichung

Nach dem ersten Weltkrieg konnten die mehrmaligen Tariferhöhungen die bis auf das 38fache angestiegenen Preise nicht wettmachen. Neuerdings aber machte sich der scharfe Konkurrenzkampf des Kraftwagens besonders im 50-km-Bereich des Reise- und Güterverkehrs bemerkbar, und das war ja das Feld der Kleinbahnen. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel kam Ende 1937 die Nachricht, „daß sich der Reichs- und Preußische Verkehrsminister entschlossen habe, die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft (LBE – der Verf.) und Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft mit dem 1. Januar 1938 in das Eigentum des Reiches zu überführen." Für diese seit langem erste Verstaatlichung sei maßgebend gewesen, „daß die Lübeck-Büchener Eisenbahn wichtige Reichsbahnstrecken verbinde und die Braunschweigische Landes-Eisenbahn im Zusammenhang mit der Errichtung neuer Industrieunternehmen (Salzgitterwerke – der Verf.) in Mitteldeutschland zur Durchführung des Vierjahresplanes neue wichtige Verkehrsaufgaben erhalten habe." (3)
Warum ließ man sich mit diesen Verstaatlichungen so lange Zeit? Daß das Deutsche Reich bei der LBE 86 Prozent und bei der BLE 76 Prozent des Aktienkapitals besaß, dürfte nicht entscheidend gewesen sein, diese Aktienmehrheit bestand schon lange. Und stand die LBE einem starken Durchgangsverkehr im Wege? Auch Gottwaldt, der die Geschichte der Lübeck-Büchener Eisenbahn veröffentlichte, übernahm nur die amtliche Darstellung. (4) Gerade diese private Hauptbahn zeigte sich den zunehmenden Anforderungen gewachsen, Betriebsführung und Fahrzeuge galten als mustergültig.
Was 1937 im Reichsverkehrsministerium vorgegangen ist, konnte bis jetzt nicht mit absoluter Gewißheit geklärt werden, da vorhandenes Archivmaterial lückenhaft ist. Versteckt findet sich in der Zeitschrift „Großdeutscher Verkehr", Nummer 14/1942, Seite 348f., eine Passage, die sich zwar auf die Kleinbahnen bezieht, aber den Hintergrund der Privatbahnverstaatlichungen erhellt. Vom 1. Oktober 1938 an galt für alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen gleiches Recht, die Eisenbahn-Verkehrsordnung. Die erwähnte Zeitschrift begründet diesen Schritt: „Die stufenweise völlige Gleichstellung der Kleinbahnen mit den Nebenbahnen, dieses Ziel soll durch die Nachkriegszeit erreicht werden. Die offenkundige Kriegsgewichtigkeit der Kleinbahnen zwang zur früheren Umgestaltung ihres Rechtscharakters."
Indem man sich bis 1938 mit der Erfüllung des Verfassungsauftrages Zeit gelassen hatte, entzog man die lukrativen

2



2 Die Lübeck-Büchener Eisenbahn war mit ihren erstmals eingesetzten Doppelstockwagen bahnbrechend für alle deutschen Eisenbahnen. Das Foto zeigt die Lokomotive Nr. 1 (DR 60 001) mit dem bekannten LBE-Doppelstockzug.

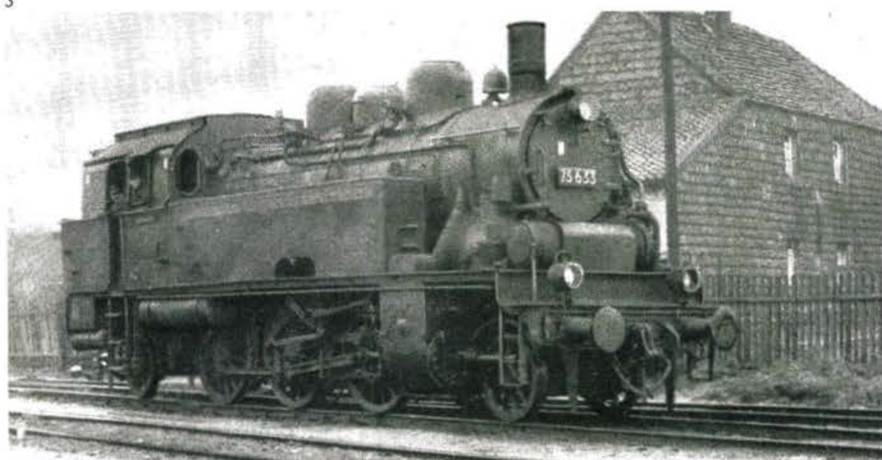
3 DR-Lokomotive 75 633, die vor 1930 für die Eutin-Lübecker Eisenbahn gebaut worden war.

4 DR-Lokomotive 93 1602, 1927 für die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn gebaut.

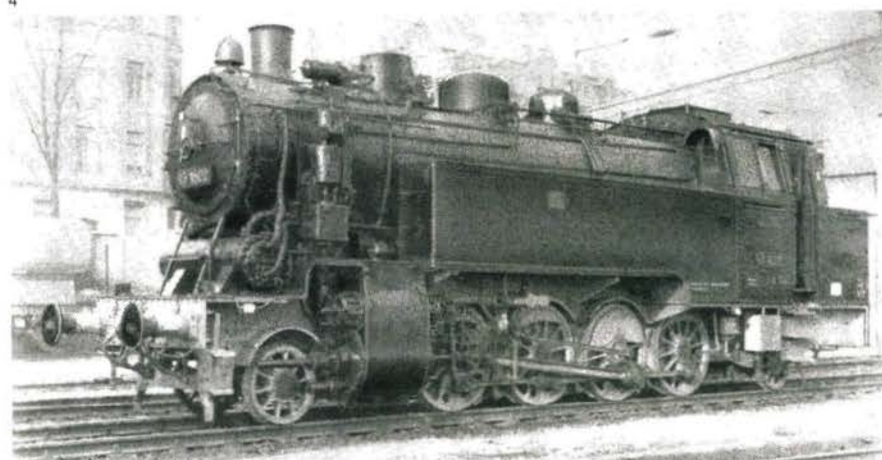
Fotos: Sammlung Verfasser (2), Sammlung W. Umlauft, Erfurt (1), Sammlung H.-D. Rammelt, Halle (3 und 4)

Privatbahnen den Reparationsbelastungen. Schließlich hatte die Deutsche Reichsbahn einen Großteil der im Versailler Vertrag diktierten Kriegsschuld abzutragen.
Zum Jahre 1938 hielten die Machthaber den Zeitpunkt für gekommen, diese Strecken – natürlich gegen Entschädigung – in das Netz der DR aufzunehmen, um von der staatsmonopolistischen Reichsbahn aus die strategischen Vorbereitungen für den Krieg treffen zu können, ohne mit einem Verwaltungsrat oder einem Betriebsleiter verhandeln zu müssen, oder über notwendige Erweiterungen (beispielsweise einer Verbindung von der Wittenberge-Perle-

3



4



berger Eisenbahn zur Reichsbahnstrecke Wittenberge–Dömitz unter Umgehung des Bahnhofs Wittenberge) feilschen zu müssen. Mit den eingegliederten Privatbahnen ließen sich die Betriebsführung günstiger gestalten und durch besondere Zugeständnisse in Tariffragen den an der Strecke liegenden Monopolbetrieben noch umfassendere Vorteile zuschanzen. Für militärische Transporte hatten diese Strecken bereits im ersten Weltkrieg Bedeutung; sie sollten erst recht im zweiten Weltkrieg Bedeutung erlangen. In den Zeitungen nannte man das „dringendes öffentliches Interesse". (5)
Am 1. August 1938 wurde die stark verschuldete Münchener Localbahn A.G. und mit ihr am 1. Januar 1939 die Lausitzer Eisenbahn A.G. übernommen. Der Krieg schränkte den Lkw-Verkehr ein, so daß die Verkehrsaufgaben nun wieder verstärkt von den Eisenbahnen bewältigt werden mußten. Bereits vor 1941 verzeichneten die nichtreichsbahneigenen Bahnen im Personenverkehr eine Zunahme von mehr als 50 Prozent gegenüber 1939, die Finanzlage dieser Bahnen besserte sich. Die Deutsche Reichsbahn hatte sicher kein Interesse, unrentable (und für das Militär unbedeutende) Bahnen zu übernehmen. Eine erste Maßnahme war die Errichtung der „Körperschaft des öffentlichen Rechts Pommersche Landesbahnen" vom 10. Juni 1940, die 21 Kleinbahn-Gesellschaften einschloß, die unter „Ausschluß der Abwicklung" aufgelöst und im Handelsregister gelöscht wurden. (6)

Aktiengesetz vereinfachte Übernahme

Jetzt ging es an die „fetten Bissen", die Durchgangsstrecken. Am 1. Mai 1941 kamen die Eutin-Lübecker, die Wittenberge-Perleberger, die Prignitzer, die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn sowie die Kreis Oldenburger Eisenbahnen zur Deutschen Reichsbahn.
Ein neues Aktiengesetz unterstützte diese Maßnahmen. Der Deutschen Reichsbahn kam die Verstaatlichung aus einem anderen Grunde nicht ungelegen, befanden sich doch die meisten Privatbahnen in ihrer Schuld. Da die Privatbahnen in die direkten Tarife mit der DR einbezogen waren, nahmen sie die gesamten Fahrgelder und Frachten ein, und ein erheblicher Anteil war der DR für dessen Streckenanteil zu überweisen. Solange das Geld in der Kasse der Privatbahn blieb, konnte man, noch dazu zinslos, damit wirtschaften. Nach überschläglichen Berechnungen betrug per Saldo die monatliche Schuld etwa 6 Millionen Reichsmark. (7)
Dieser Betrag war spätestens bis Ende des auf den Rechnungsmonat folgenden zweiten Monats fällig. Die DR überließ damit ihr monatliches Guthaben von 6 Millionen Reichsmark zwei Monate den Privatbahnen, davon anderthalb Monate zinslos. Die Verkehrskontrolle II der RBD Mainz in Ludwigshafen regte am 3. Mai 1939 bei ihrer RBD an, man solle Abschlagszahlungen verlangen. Da die großen Privatbahnen bald verstaatlicht waren, konnte man davon absehen.
Am 1. Juli 1943 ist schließlich noch die Schipkau-Finsterwalder Eisenbahn mit der Zweigbahn Sallgast-Lauchhammer verstaatlicht worden. Das war infolge der Kohlentransporte eine der rentabelsten Privatbahnen überhaupt. Natürlich waren die Privatbahnen und die Kleinbahnen – spätestens nach Bildung der Deutschen Reichsbahn – ein Anachronismus. Bis auf wenige Ausnahmen (kommunale Unternehmen) gingen sie auf dem Territorium der DDR am 1. April 1949 an die Deutsche Reichsbahn über, die ihre Verwaltung und Nutznießung übernahm.
Bemerkenswert an dem Vorgang zwischen 1938 und 1943 ist die scheinheilige Erklärung, der Status dieser Bahnen werde nicht angetastet. Der Zweck, die staatsmonopolistische Konzentration in ein Verkehrsunternehmen, heiligte die Mittel, zumal die Eigentümer gut entschädigt wurden. Die Eisenbahner erfuhren keine Besserstellung, im Gegenteil. Was als Kanonenfutter gebraucht wurde, kämmten Kommissionen bei den verbliebenen Privat- und Kleinbahnen durch; die RBD Halle holte sich 1942 u. a. bei der Niederlausitzer Eisenbahn 10 Mann, die sie umgehend in die besetzten Gebiete schickte. Die Schipkau-Finsterwalder. Bahn mußte acht, die Spreewaldbahn drei Mann stellen. (8)

Quellenangaben

(1) Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1938, S. 29
(2) ZStA RVM Nr. 105, Bl. 21
(3) Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1939, S. 29
(4) Alfred B. Gottwaldt: Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Düsseldorf 1975
(5) Heinz Wehner: Der Einsatz der Eisenbahnen für die verbrecherischen Ziele des faschistischen deutschen Imperialismus im zweiten Weltkrieg, Diss., Dresden 1961, S. 40
(6) Reichsgesetzblatt, Teil I vom 14. Juni 1940
(7) ZStA 43.01, RVM Nr. 272 neu, Bl. 7
(8) Heinz Wehner a.a.O., S. 105

1



2



16 Tage Modellbahn

Zwei Wochen lang blieben die Türen des Ausstellungszentrums am Berliner Fernsehturm dicht umlagert: Berlin hatte seine zweite Jubiläumsveranstaltung im „Eisenbahnjahr 1985", die vom 19. Oktober bis 3. November von mehr als 155 000 Interessenten besucht wurde. Damit gilt die 8. Modellbahnausstellung des Bezirksvorstandes Berlin zugleich als die erfolgreichste überhaupt. Diese Tatsache sowie der Umstand, daß wohl fast alle Gäste die mit 2 000 m² Ausstellungsfläche bisher umfangreichste Modellbahnschau Berlins zufrieden, angeregt und froh verließen, mag für Aussteller wie die fleißigen Veranstalter Lob und Anerkennung zugleich sein! Wie unsere Fotos zeigen, scheint es unmöglich, all die Eindrücke Revue passieren zu lassen. Aber was mußte auf der „8." auffallen? Welche Knüller gab es zu sehen?

Sicherlich am wichtigsten ist dabei, daß in der Nenngröße H0 mehrere Varianten des SMBS, des standardisierten Modellbahnsystems, vorgestellt wurden. Vier der acht großen Gemeinschaftsanlagen basierten auf diesem Modul-System. „Eisenbahn in der Landschaft" – diesem Motto wenden sich mehr und mehr vor allem junge Gruppen zu. Auch diesmal lud die AG 1/50 zu einer Bahnfahrt in die Altmark ein, zu einer Reise durchs nahezu perfekte Modellbahnland, dessen Begründer, Jacques Steckel, leider viel zu früh verstorben ist. Doch die Berliner Freunde hatten in diesem Jahr Partner. So setzte die kleine, engagierte AG 1/40 mit ihrer Gemeinschaftsanlage „Löwenberg (Mark)" deutliche Akzente hinsichtlich perfekter Landschaftsgestaltung. Die AG 3/95, übrigens ein „Saxonia Kind", beschreitet ähnliche Wege. Bei allen spürt man unheimlich viel Liebe fürs Detail, ein gutes Auge sowie das Gefühl für wirkungsvolle Effekte. Neue Ideen, neue Maßstäbe? Sicher, wobei eines auffällt: Es sind überwiegend junge Modellbahnfreunde, die schon eine gewisse Praxis mitbringen sowie mit Lust und Liebe einzelne Motive ihrer Heimat nachgestalten. Auch wenn nicht alle Besucher davon sofort angesprochen waren – zeichnet sich hier nicht der Trend für die Neunziger Jahre ab?

Bleiben wir beim SMBS, und zwar bei den Gemeinschaftsanlagen der AG 3/14 „Saxonia" und AG 3/4 Meißen. Auf beiden konnten die Besucher vorbildgetreue Zugkompositionen bestaunen. Während die Dresdner „unter der Strippe", sozusagen ganz aktuell fuhren, schickten auch die Freunde aus der weltbekannten Stadt des Prozellans lange Güter- und Schnellzüge durch die reizende Modellbahnlandschaft. Immerhin hatte jeder Zug auf der H0-Anlage in einer „Runde" 111 Meter, also eine wahre Marathonstrecke, zurückzulegen. Die „nur" 27 Meter lange Anlage gehörte schon allein deshalb zu den ständig umlagerten. Einige Motive dieser Anlage haben wir übrigens im Heft 6/1983 vorgestellt. Neu und erstmals in der Öffentlichkeit zu sehen war die filigrane Nachbildung einer Stahlbogenbrücke. Und wer genau hinsah, der erlebte mit, wie die PIKO-95er fleißig neben selbstgebauten Fahrzeugen der Meißener Modellbahner ihren Dienst

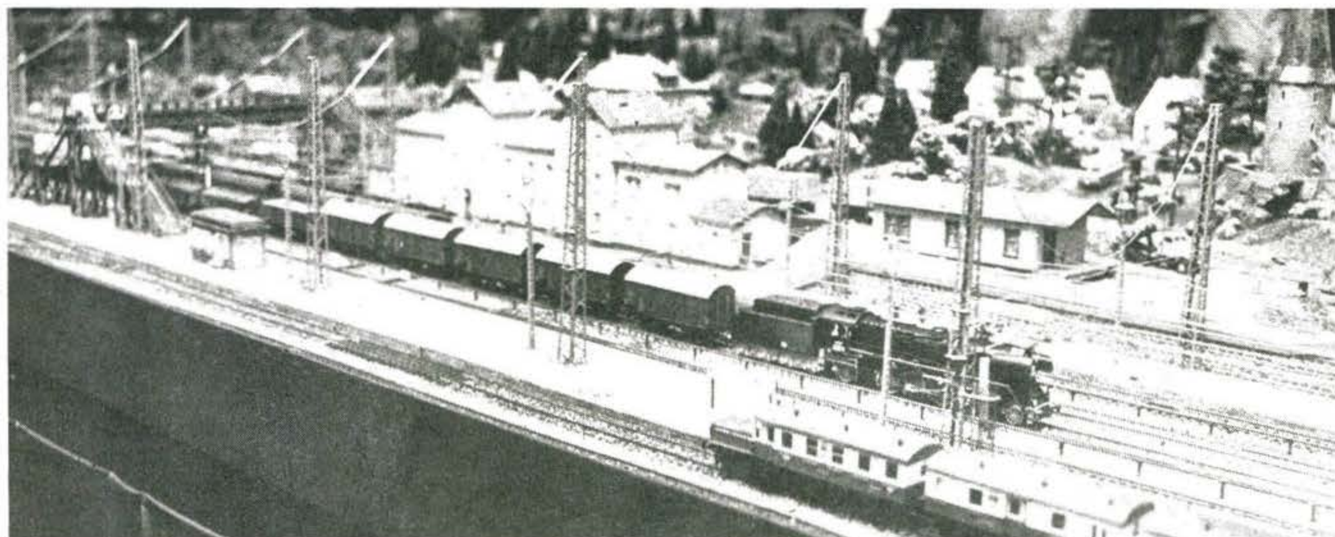
4



5



3



versah. Übrigens fragten die meisten Neugierigen, worin denn das Geheimnis bestünde, daß die PIKO-Loks solch lange Züge schleppen können.
Die in diesem Heft besprochene Gemeinschaftsanlage der AG 3/53 Gelenau zählte immerhin zu den besonderen Anziehungspunkten. Weshalb? Mächtige Gebirge, Brücken, viel Eisenbahn – kurz: Aktion! Und was andere nicht so rasch zu vermitteln vermochten: Diese Anlage bot nicht nur ein geschlossenes Thema, sondern eine stimmungsvolle Hintergrundkulisse. Viele Besucher dürfte aber ebenfalls das „mächtig gewaltige" Bedienpult, das ein wenig an Flugzeug oder Kraftwerk erinnerte, fasziniert haben ...

„Ist das etwa Puderzucker?" Wie oft mußte Hans-Joachim Bänsch, der Cottbuser Friseur, diese Frage hören! Seine 4 Meter × 2,5 Meter große H0-Heimanlage „Windbergbahn im Winter" hat wohl jeden Besucher zum Verweilen eingeladen. Das winterliche Thema kann nicht allein der Grund gewesen sein. Auch hier konnte man zahlreiche wirkungsvolle Szenen entdecken – und der künstliche Schnee war nur Mehl! In der Nenngröße TT wirkte insbesondere die Messeanlage des VEB Berliner TT-Bahnen wie ein Magnet, wo die neuesten Modelle wie beispielsweise die BR 250 vor einem Städte-Ex fuhren.

Klein, aber fein..., so könnte man angesichts des Dioramas in der Nenngröße N meinen, das H. Fischer inzwischen vollendet hat. Dem 64jährigen Modellbahnfreund sei an dieser Stelle herzlich gratuliert.
Im zweiten Ausstellungsraum wartete eine ganz besondere Überraschung auf die Besucher. Dieter Frisch aus der AG 1/38 Mahlsdorf präsentierte auf knapp einem Quadratmeter die perfekt nachempfundene Szenerie einer Trümmerbahn im zerstörten Berlin des Jahres 1945. Motive, die wir zu gegebenem Anlaß vorstellen möchten!
Zum Abschluß des Ausstellungsrundganges wurden drei Heimanlagen (R. Müller, W. Hammer und B. Egeler) in den Nenngrößen H0 bzw. H0$_e$ gezeigt, die ganz einfach bewiesen, wie effektvoll doch kleine Anlagen sein können. Auch diese Ausstellung beinhaltete zahlreiche Vitrinen. Darin dokumentierte sich das hohe Niveau unserer Modellbauer u. a. anhand vieler Wettbewerbsmodelle bzw. Initiativen wie beispielsweise einiger Kleinserien des DMV. Aber es sei auch ein kritischer Gedanke gestattet. Solche Vitrinen mit selbstgebauten Modellen wären wirkungsvoller gewesen an „ruhigeren" und ausgeleuchteten Plätzen. Besonders haben mir die zahlreichen informativen Tableaus über die breite Palette geistig-kultureller Betätigung im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR gefallen. Jedoch was wäre eine solche einmalige und zugleich abwechslungsreiche Leistungsschau ohne perfekte Organisation gewesen? Wie nicht nur die Freunde der Arbeitsgemeinschaft „Saxonia" bestätigten, hat sich die Ausstellungsleitung unter Hans Weber in beispielhafter Weise um die Aussteller gesorgt. Deshalb sei Organisatoren und Helfern der „8." recht herzlich gedankt! Möge die „9." alsbald ihre Pforten öffnen, denn das Interesse am Hobby Modelleisenbahn besteht in der Öffentlichkeit mehr denn je.
Hans-Joachim Wilhelm

1 bis 6 Impressionen. Dicht gedrängt beobachten die Besucher das Geschehen auf der Gemeinschaftsanlage der AG 3/53 Gelenau; G. Neumann (li.) und E. Müller sind voll konzentriert! / Ganz in Weiß, so präsentierte Hans-Joachim Bänsch, Cottbus, seine H0-Heimanlage „Windbergbahn". / Hochbetrieb im Bahnhof „Falkenstein" der neuen Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft 3/14 „Saxonia"; ein kurzer Blick ins kleine Bahnbetriebswerk und schließlich ein Schnappschuß der beiden „Fahrdienstleiter" V. Keller (li.) und J. Zimmermann. / Abschließend ein gelungenes Motiv der Gelenauer Anlage: Staumauer, Wasserkaskaden und viele Brücken. – Doch am besten Sie lesen gleich auf Seite 29 weiter!
Fotos: P. Noppens, Berlin

Ein besonderes Dankeschön!
Wir möchten uns vielmals für die freundliche Unterstützung und Hilfe beim Fotografieren der zahlreichen Anlagen und Wettbewerbsmodelle bei der Ausstellungsleitung sowie insbesondere bei den Freunden Hans Weber, Günter Nitzschke und Erhart Schadow bedanken! *Die Redaktion*

6



Achim Delang (DMV), Berlin

Die Eisenbahn-Pyramide

Schon seit vielen Jahren hatte ich einen „heimlichen" Wunsch: eine Weihnachtspyramide mit Eisenbahnmotiv. Gründlicher darüber nachgedacht, entstand aus der fixen Idee ein konkreter Plan. Und zwar sollten sich nicht, wie allgemein üblich, der Zug, die Häuser und Bäume sowie Figuren bewegen. Vielmehr wollte ich nur den Zug durch die kleine „Pyramiden-Landschaft" fahren lassen! Je mehr ich darüber nachdachte, desto komplizierter wurde das Problem. Zunächst entstand aber folgendes Konzept:

1. kam als Motiv nur eine verschneite Mittelgebirgslandschaft in Frage,
2. sollte möglichst ein kleiner Tunnel vorhanden sein,
3. wollte ich vor Einfahrt in den Tunnel ein Formsignal betätigen lassen,
4. bestand der Wunsch, das charakteristische Läuten einer „Bimmelbahn" zu imitieren sowie
5. die Pyramide mit maximal sechs Weihnachtskerzen anzutreiben.

Nach dieser konzeptionellen Bearbeitung konnten dann die Zeichnungsentwürfe entstehen; die ersten mußten allerdings in den Papierkorb wandern...

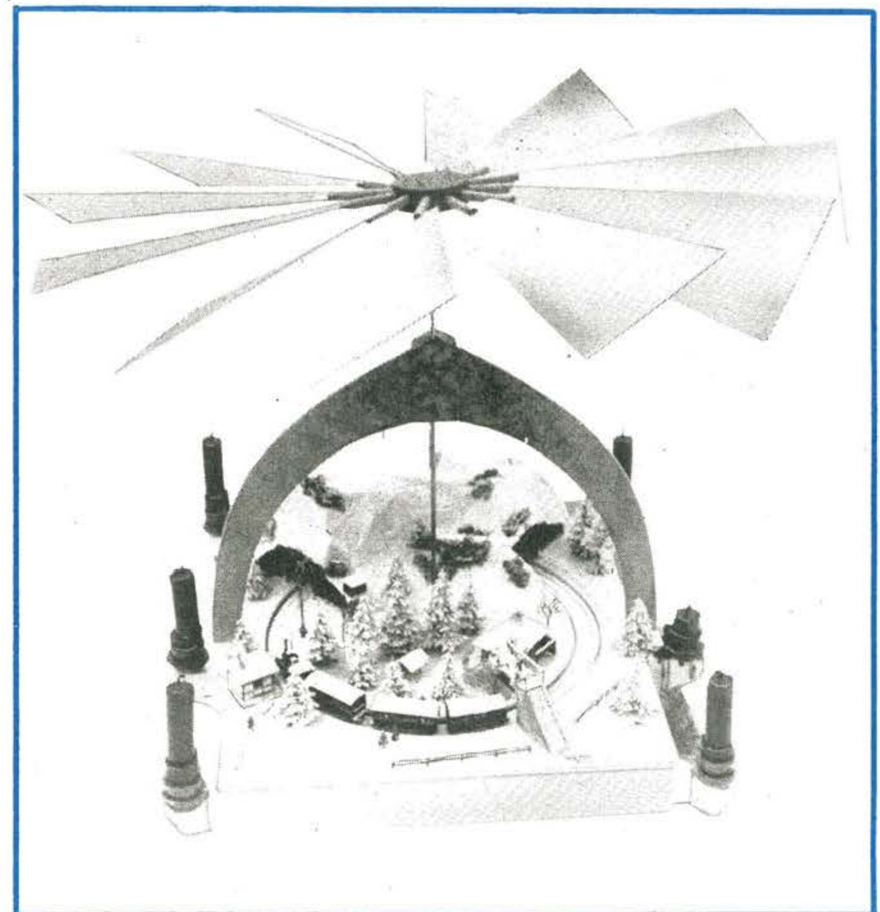
Wer sich bereits einmal mit dem Bau einer Weihnachtspyramide beschäftigt hat, der wird wissen, daß es eine ganze Reihe spezifischer „Gesetzmäßigkeiten" zu beachten gibt. Am meisten hat man sich wohl mit den Laufeigenschaften zu beschäftigen, denn es dürfen nur minimale Hemmungen auftreten. Die von den Kerzen aufwärts strömende warme Luft muß immerhin eine leichtgängige Antriebsachse, ein Läutewerk und den Schaltmechanismus des Signalflügels in Bewegung setzen.

In diesem Beitrag soll keine umfassende Baubeschreibung gegeben werden. Vielmehr enthält er einige Anregungen für ähnliche Projekte!

Grundlage der Pyramide ist ein flacher, geschlossener Kasten. Zunächst sägen wir aus dessen Deckplatte einen 24 mm breiten Ring aus, der auf der Drehscheibe als Gleisoberbau zentrisch aufzukleben ist. Die so entstehende kreisförmige Mittelplatte wird mittels der Tunnelsegmente sowie der kleinen Fußgängerbrücke zentrisch und vor allem niveaugleich befestigt (verleimt). Vorausgesetzt, wir haben eine exakt zentrisch aufgeleimte Gleisoberbauimitation auf der Drehscheibe, dann erzielen wir einen sauberen Lauf. Immerhin hängt davon ab, wie bündig der Gleisoberbau in dem Deckplattenausschnitt (24-mm-Ring) läuft. Ungenaues Arbeiten hat zur Folge, daß die Drehscheibe tiefer gesetzt werden muß, damit der Gleisoberbau nicht an der Deckplatte schleift. Hierdurch entstünde ein unnatürlich breiter Spalt. Als Gleisimitation verwenden wir am besten 0,5 mm starken Alu- oder Eisendraht, der bereits vorgeformt auf den „Gleisoberbau" zu verleimen ist.

Ein 3 mm starker Rundstahl dient als Pyramidenachse. Für das untere Drucklager greifen wir ggf. auf die Spitze einer Kugelschreibermine (Parker) zurück, die man auf die Laufachse aufpressen sollte. Die Kugel läuft in einem gewölb-

1



2



ten Objektträgerglas aus der Mikroskopie.
Das obere Lager der Pyramidenachse befindet sich an der Stelle, wo die drei aus 3 mm starkem Sperrholz gefertigten Himmelsbögen zusammenstoßen. Man verwende hierfür 0,5 mm starkes federhartes Bronzeblech. Um die Reibung zu verringern, wurde die 3,1-mm-Lagerbohrung beidseitig eingesenkt. Die Himmelsbögen müssen sehr genau gearbeitet sein, damit die Laufachse lotrecht steht. Oder aber man sieht eine entsprechende Justiermöglichkeit vor.

In die Drehscheibe wurde eine Messingbuchse eingepreßt. Darin befindet sich eine Gewindebohrung für eine Madenschraube, mit der die Drehscheibe in der entsprechenden Höhe auf der Laufachse befestigt wird. Gab es bei der Ausführung des Läutewerkes in Form von zehn kleinen Kettchen, an deren Enden M3-Schrauben angelötet sind, und die während der Drehung nacheinander gegen eine Fahrradglocke schlagen, keine großen Probleme, so bereitete die Stellvorrichtung des Signals einige Sorgen. Es war nicht leicht, die günstigste Form des Stellhebels zu finden (s. a. Einzelheit A) und die Stellstifte richtig anzubringen. Erst das Experiment brachte die günstigste Form. Auch bei der Montage des Mechanismus ist Sorgfalt geboten, da zwischen Drehscheibe und Mittelplatte mit nur 2 mm sehr wenig Platz zur Verfügung steht. Als Signal eignet sich ein handelsübliches in der Nenngröße N.
Viele Leser fragen sicherlich nach der Tenderlok. Sie ist das Ergebnis einer zweistündigen Bastelarbeit. Die hübsche Nebenbahnlok entstand in Anlehnung an die sächsische VT aus drei Radsätzen (Vorläufer BR 65), etwas PVC, Leistenabfällen, kleinen Nägeln (als Puffer) u. a. Kleinmaterial. Sie wiegt nur 12 Gramm. Denn die einseitige Belastung der Drehscheibe durch den aufgesetzten Zug (entweder verleimen bzw. auf Stifte aufsetzen) ruft eine Unwucht hervor. Diese gleicht man am besten durch Ausgleichsgewichte unter der Drehscheibe aus. Man sollte am günstigsten leichte Modellfahrzeuge verwenden, also auch die Gewichtsplatten aus den Wagen entfernen.
Der Landschaftsgestaltung sind wie bei einer Modellbahnanlage keine Grenzen gesetzt.
Um die aufsteigende Kerzenwärme optimal zu nutzen, empfiehlt sich ein verhältnismäßig großer Antriebsflügel, dessen Flügelblätter natürlich über die Kerzen hinausragen müssen. Bei den Kerzenhaltern und Tropfentellern greife man auf handelsübliche Drehteile zurück.
Die farbliche Gestaltung ist auf dem Rücktitelbild erkennbar. So erhielten die nach oben hin dunkelblau werdenden Himmelsbögen etwas Goldglimmer, wodurch der Eindruck eines Sternenhimmels entsteht.
Mit dieser Eisenbahnpyramide habe ich schon viel Freude bereitet; und die Überraschung war dann perfekt, sobald die akustischen Signale ertönten. Aber vielleicht überzeugen Sie sich davon selbst – und viel Spaß beim Nachbau!

3

1 Unser Rücktitel zeigt bereits einige Details dieser netten Weihnachtsüberraschung. Hier nun die Gesamtansicht der doch recht großen Pyramide.

2 und 3 Winter im Gebirge! – Da mag so mancher Modellbahnfreund staunen, daß selbst auf einer solch kleinen Fläche eine ansprechende Landschaftsgestaltung möglich ist.

Fotos und Zeichnungsentwurf: Verfasser
Zeichnungen: N. Marzahn, Berlin

Günter Fromm (DMV), Erfurt

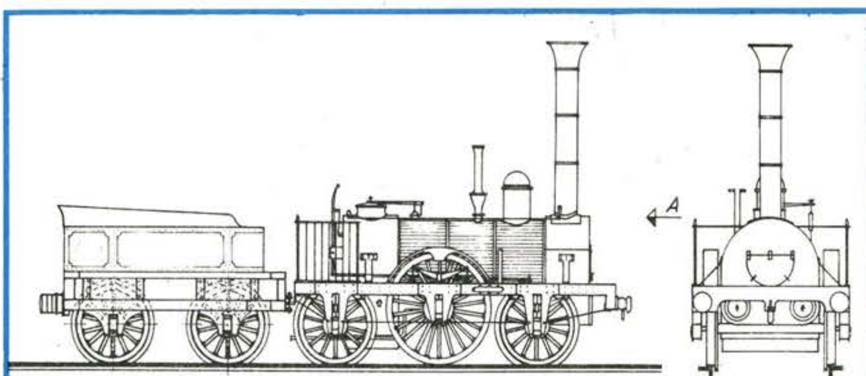
Der ADLER-Zug

Anregungen für ein Modell in der Nenngröße H0

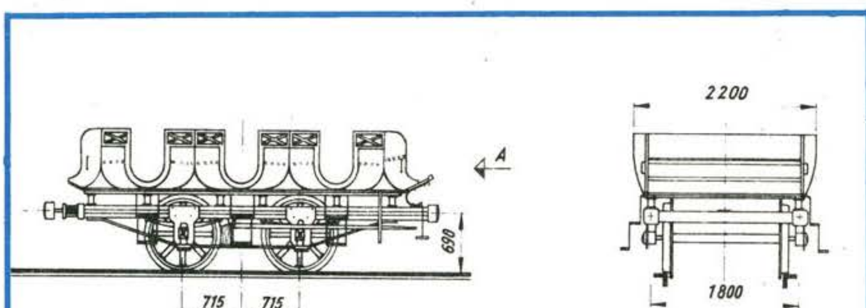
In diesem Jahr begehen wir das 150jährige Jubiläum des Bestehens der Eisenbahnen in Deutschland. Am 7. Dezember 1835 verkehrte der erste Zug einer lokomotivbetriebenen Eisenbahn im damaligen Deutschland auf der 6,04 km langen Strecke von Nürnberg nach Fürth.

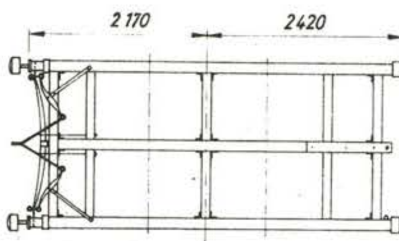
Die Vorgeschichte dieser ersten deutschen Eisenbahn reicht zurück bis 1833. Johannes Scharrer, damals zweiter Bürgermeister von Nürnberg, gilt als geistiger Vater der Ludwigsbahn. Weitere einflußreiche Bürger der Stadt, an der Spitze Georg Zacharias Platner, der spätere erste Direktor der Ludwigsbahn, förderten das Unternehmen. Am 14. Mai 1833 waren die Vorarbeiten soweit gediehen, daß man mit einer „Einladung zur Gründung einer Gesellschaft für die Errichtung einer Eisenbahn mit Dampffahrt zwischen Nürnberg und Fürth" an die Öffentlichkeit treten konnte. Die Kosten des Bahnunternehmens hatte man auf 132 000 Gulden (Fl), d. s. rd. 226 300 M, festgestellt. Die Jahresausgaben wurden mit 12 800 Fl, die Jahreseinnahmen mit 29 200 Fl errechnet. Der Reingewinn gestattete eine 12 %ige Verzinsung des Anlagekapitals. Dieses war bis zum 18. November 1833 von 207 Aktionären gezeichnet. Am gleichen Tag wurde die erste Generalversammlung abgehalten und das Direktorium gewählt. Auf Antrag der Gesellschaft wurde am 19. Februar 1834 das „Königliche Privilegium" für den Bahnbau erteilt.

Für den Bau gab es in Deutschland keinerlei Erfahrungen bzw. Vorbilder. Paul Denis, Kgl. Bayer. Bezirksingenieur, hatte das englische und amerikanische Eisenbahnwesen mehrere Jahre studiert und wurde als Leiter des Bahnbaus gewonnen. Die Strecke war 20 730 bayer. Fuß (6,04 km) lang, ihr durchschnittliches Gefälle in Richtung Fürth betrug 1:1 000, die größte Neigung 1:200. Die Krümmungen waren unbedeutend. Die Bahn verlief auf einem Damm von 12 Fuß 8 Zoll Kronenbreite. Der Oberbau bestand aus einzelnen Steinwürfeln, auf denen mit Nägeln gußeiserne Stühle befestigt waren. Diese nahmen 15 Fuß (5 m) lange gewalzte eiserne Schienen

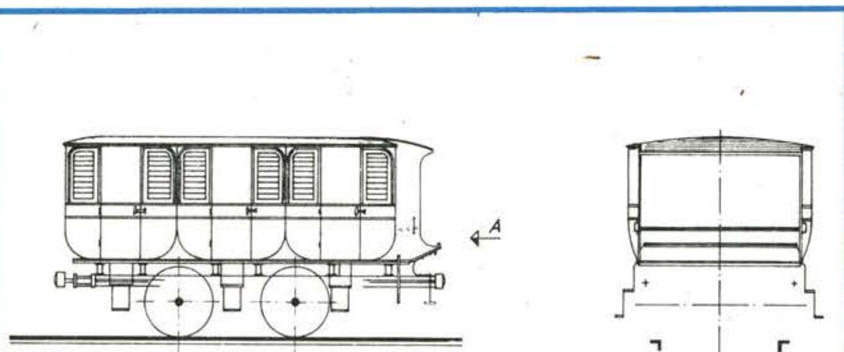


1 Lokomotive ADLER der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Strecke Nürnberg–Fürth), Baujahr 1835, Maßstab 1:1, Nenngröße H0



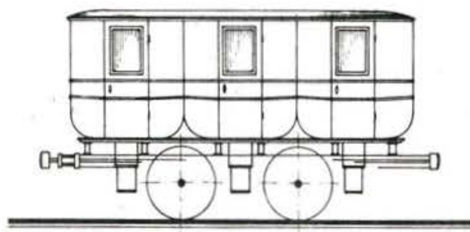


2 Personenwagen III. Klasse ohne Dach, mit Bremse, Baujahr 1835, Maßstab 1:1, Nenngröße H0



3 Personenwagen III. Klasse mit Dach, ohne Bremse, Baujahr 1835, Maßstab 1:1, Nenngröße H0
Die Draufsicht (Untergestell) entspricht Abb. 2, allerdings ohne Bremse und Tritt
s. o.

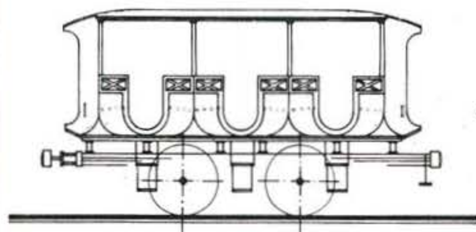
4

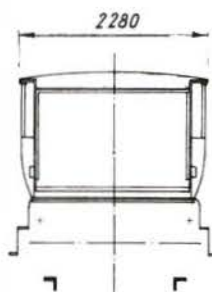




4 Personenwagen I. Klasse (drei Abteile) ohne Bremse, Baujahr 1835, Maßstab 1:1, Nenngröße H0
Die Draufsicht (Untergestell) entspricht ebenfalls Abb. 2, auch hier fehlen Bremse und Tritt.

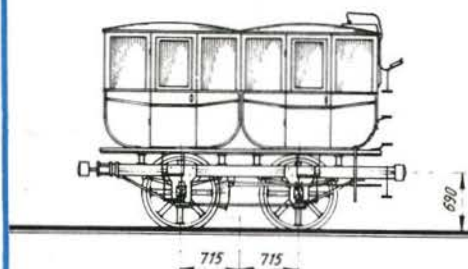
5

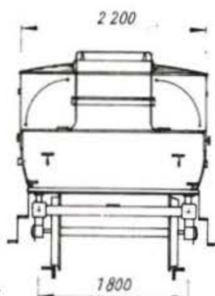


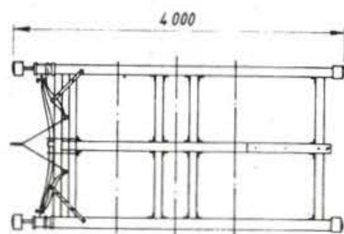


5 Personenwagen II. Klasse mit Bremse, Baujahr 1835, Maßstab 1:1 in der Nenngröße H0.
Das Untergestell entspricht Abb. 2.

6







6 Personenwagen I. Klasse (zwei Abteile) mit Bremse, Baujahr 1835, Maßstab 1:1, Nenngröße H0

Zeichnungen: Verfasser

auf, die je Länge 120–150 Pfund (65–75 kg) schwer waren und mit hölzernen Keilen in den Stühlen befestigt wurden. Als Spurweite legte man das in England übliche Maß von 4 Fuß 8 1/2 Zoll (1 435 mm) fest.

Ursprünglich war reiner Lokomotivbetrieb mit zwei Stephensonschen Lokomotiven vorgesehen. Mitglieder des Direktorium plädierten für einen reinen Pferdebetrieb. Man schloß einen Kompromiß, indem man gemischten Pferde- und Lokomotivbetrieb vorsah, 10 Pferde mit Stallungen beschaffte und bei Stephenson in Newcastle „eine Locomotive auf 6 Rädern von 5 bis 6 tons Schwere nebst Tender für 700–800 engl. Pfund" bestellte, außerdem das „Eisenwerk zu je einem Waaren- und Personentransportwagen als Muster". Hiernach ließ man die Wagen in Deutschland anfertigen. Die Untergestelle lieferte die Fa. Stein in Lohr (Main), die Wagenkästen wurden durch „Nürnberger und Fürther Geschäftsleute tadellos ausgeführt". Die Lokomotive sollte Anfang August 1835 geliefert werden, damit die Bahn am 25. August 1835, dem Geburtstag des Königs, eröffnet werden konnte. Die Verschiffung der zerlegten Maschine erfolgte aber erst am 3. September 1835 nach Rotterdam. Stephenson berechnete 900 engl. Pfund sowie 32 Pfund Fracht bis Rotterdam. Der Transport bis Köln auf dem Rhein und weiter auf der Straße bis Nürnberg gestaltete sich schwierig und erforderte erhebliche Zollgebühren, so daß für die Lokomotive mit Tender schließlich 13 390 Fl (23 877 M) aufgewendet werden mußten. Die neun Personenwagen, davon drei erster, vier zweiter und zwei dritter Klasse, kosteten nur 10 444 Fl (17 901 M).

Der gesamte Wagenzug wog 12 t und konnte 152 Reisende bei Dampfbetrieb bzw. 199 bei Pferdebetrieb unter „Besetzung der äußeren Plätze" befördern. Die 1.-Klasse-Wagen hatten Glasfenster, die 2.-Klasse-Wagen besaßen offene Fenster und die 3.-Klasse-Wagen waren zunächst ohne Dächer und Türen. Mit Rücksicht auf den Pferdebetrieb, wo zwei Wagen von einem Pferd gezogen wurden, waren die Untergestelle der Wagen sehr leicht, d. h. aus Holz gefertigt und die Wagenkästen nach Kutscherart gebaut. Die gußeisernen Räder erwiesen sich als wenig haltbar, im ersten Betriebsjahr brachen 87 Stück. Erst die aus Schmiedeeisen gefertigten hatten eine größere Lebensdauer. Die Lokomotive erhielt den stolzen Namen ADLER. Sie wies alle Vorzüge der Stephensonschen Maschinen wie Röhrenkessel, Dampfdom, Blasrohr, Sicherheitsventil und einfache Steuerung auf, und war in sämtlichen Teilen, besonders hinsichtlich der gekröpften Antriebsachse ein Meisterwerk. Der Dampfdruck betrug 3 1/2 Atmosphären, die mittlere Leistung 12–15 PS. Die Treibräder ohne Spurkranz hat-

ten 1 350 mm Durchmesser. Das Dienstgewicht betrug 14,2 t, das Reibungsgewicht 6 t. Stephenson hatte auf Wunsch der Gesellschaft einen Mann mitgeschickt, der „mit der Leitung, Beheizung und Behandlung des Dampfwagens" völlig vertraut war: William Wilson, der sein Amt zur Zufriedenheit versah und das weiter benötigte Personal ausbildete. Er blieb in Nürnberg, wo er 1862 starb. Unter Leitung von Wilson wurde die Maschine von der Nürnberger Maschinenfabrik Späth zusammengebaut, und am 16. November 1835 konnten die ersten Probefahrten stattfinden. Trotz des früh einsetzenden Winters gelang es noch, die Gleisarbeiten und Hochbauten fertigzustellen, so daß die allseits ersehnte Bahneröffnung zwar nicht am festgesetzten Termin, dem 24. November 1835, aber kurz danach erfolgen konnte. Nach Probefahrten am 3. und 6. Dezember verließ am 7. Dezember 1835 um 9 Uhr der erste Zug den Nürnberger Bahnhof. Nach 9 Minuten Fahrzeit, was einer Geschwindigkeit von 40 km/h entspricht, erreichte er den Bahnhof in Fürth. Um 11 Uhr und 1 Uhr nachmittags erfolgten „weitere Dampfwagenfahrten für das allgemeine Publicum". Die erste Eisenbahn in Deutschland hatte ihren Betrieb aufgenommen!

Die Fahrzeugzeichnungen im Maßstab 1:1 in der Nenngröße H0 wurden nach Original-Lichtpausen aus dem Verkehrsmuseum in Nürnberg entwickelt.

Quellenangaben

– Hans Hennch: Die erste deutsche Eisenbahn (Ludwigsbahn Nürnberg–Fürth) in: Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen Nr. 27/28, Berlin 6. Juli 1935

– Die Sammlungen des Verkehrsmuseums Nürnberg (Museumsführer), herausgegeben von der Reichsbahndirektion und Reichspostdirektion Nürnberg, Nürnberg 1935

ADLER in der Nenngröße I

Weil wir gerade beim Thema sind: Dieses Modell der im vorangegangenen Beitrag beschriebenen Stephensonschen Lok Nr. 118 bastelte der 69jährige Werner Lindemann aus Halle. Der ehemalige Berufseisenbahner im Maschinendienst verwirklichte sich vor einigen Jahren einen Jugendtraum und baute ein bestechendes Vitrinenmodell der 01 025 im Maßstab 1:32. Daraufhin wurde er von Freunden und Modellbahnern des DMV-Bezirksvorstandes Halle angeregt, doch ein Modell vom ADLER zu bauen. Er entschied sich (erneut) für die Nenngröße I, entwarf nach Abbildungen aus Lehrbüchern und Handskizzen Baupläne und baute das abgebildete Modell. Obwohl es im diesjährigen Wettbewerb keinen Spitzenplatz belegte – nach Meinung einiger „Profis" würden einige Details wie Namenszug u. a. fehlen – verdient das Fahrzeug bzw. der Erbauer volle Anerkennung! Das Modell ist aus Messing, Stahl und Holz am Küchentisch entstanden, also ohne großen technischen Aufwand. Werner Lindemann hat mittlerweile ein ähnliches Modell der ROCKET fertiggestellt und würde sich gern mit Gleichgesinnten austauschen. *hjw*

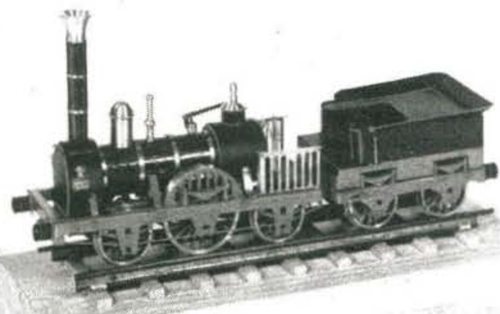
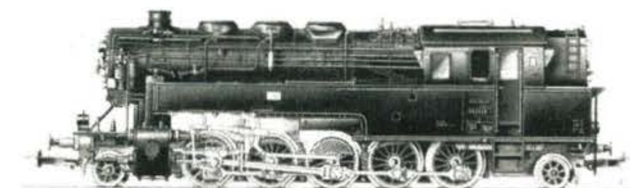


Foto: W. Lindemann, Halle

PIKO-Modell der Baureihe 95

Die in diesem Heft vorgesehene ausführliche Vorstellung des neuen PIKO-Modells der Güterzugtenderlokomotive BR 95 können wir aus technischen Gründen erst im Januarheft 1986 veröffentlichen. Wir bitten unsere Leser dafür um Verständnis.
Redaktion





Das Vorbild der PIKO-Lok im April 1978 auf dem Bahnhof Saalfeld (Saale), rechts die 95 0010.
Foto: E. Bohne, Berlin





Jubiläumsveranstaltung



Zum Bestand des Verkehrsmuseums in Nürnberg gehört der auf dieser Seite vorgestellte ADLER-Zug. Er wurde Mitte der 30er Jahre nachgebaut, ist also nicht der Originalzug, der am 7. Dezember 1835 den Betrieb auf der Strecke Nürnberg–Fürth eröffnet hatte. Anläßlich des Jubiläums 150 Jahre deutsche Eisenbahnen in der BRD verkehrte diese Zuggarnitur an verschiedenen Tagen des Jahres 1985. Daß dieser Zug dabei großes Aufsehen und Interesse erweckte, versteht sich von selbst. In Vorbereitung dieser Fahrten wurden Lokomotive und Wagen einer gründlichen Reparatur unterzogen. Dabei waren die Fahrzeuge auch während der Jubiläumsveranstaltungen in Hamburg und Uelzen (siehe Fotos) sowie im Nürnberger Raum anläßlich der Einweihung der ersten deutschen Eisenbahn eingesetzt.

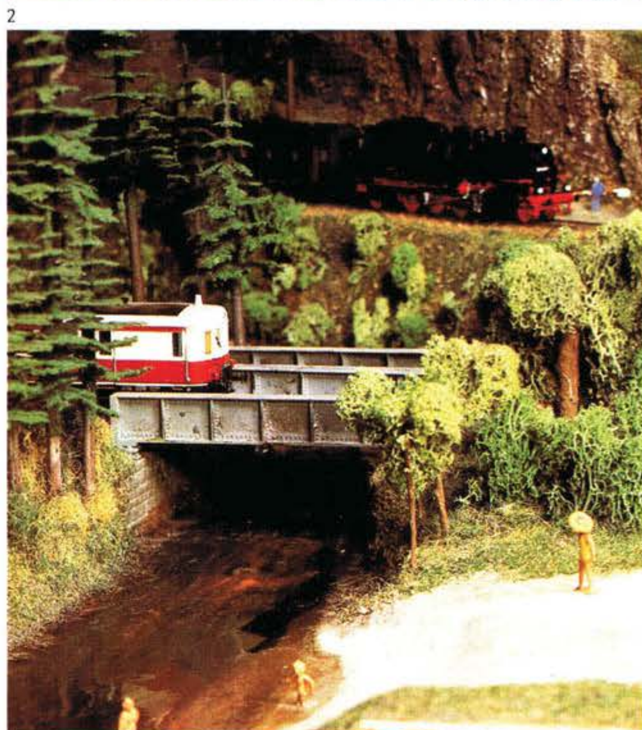
Fotos: Dr. G. Ungerbieler, Hamburg



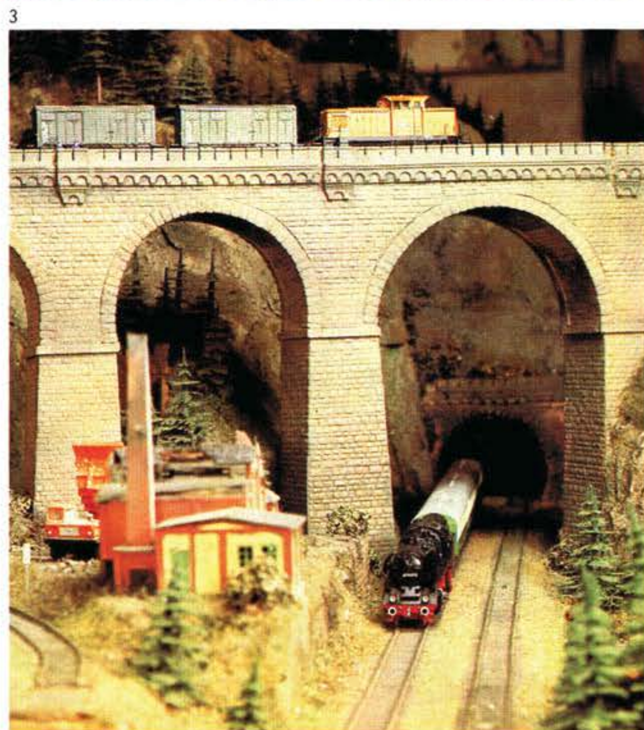


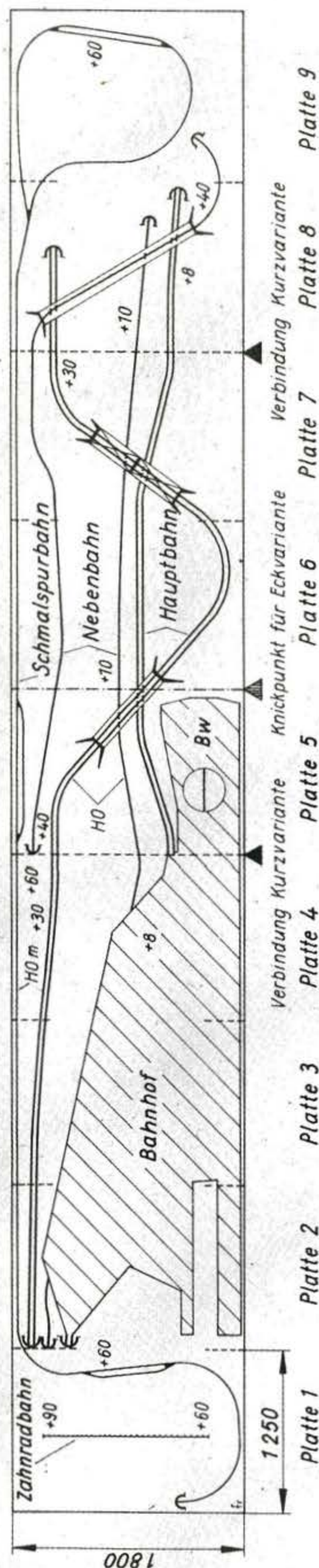
1

2



3





Reinhard Herrmann (DMV), Gelenau

Über zehn Brücken nach Steinigeroda

Im Herbst 1973 wollten einige wenige Gelenauer Modellbahnfreunde eine Arbeitsgemeinschaft ins Leben rufen. Diesem Aufruf waren damals sogar mehr als 20 Interessenten gefolgt. Allerdings sprangen angesichts der fehlenden Räumlichkeiten und notwendigen finanziellen Mittel die Ungeduldigsten alsbald wieder ab. Weshalb dann unsere AG 3/53 auch nur von zehn Freunden gegründet wurde. Aber schließlich verlief sogar die fieberhafte Suche nach einem AG-Raum erfolgreich. Obwohl uns umfangreiche Bau- und Renovierungsarbeiten nicht erspart blieben!
In den ersten Jahren hatten wir uns der Nenngröße TT verschrieben. Unsere erste Gemeinschaftsanlage ist eigentlich mit unserem „Privatwerkzeug" und finanziellen Opfern verbunden gewesen. Anfangs trafen wir uns mitunter zweimal wöchentlich, um die erste Ausstellung überhaupt realisieren zu können. Später dann konnten wir einen Patenschaftsvertrag mit dem VEB Gelkida Gelenau abschließen. Und nicht nur das: Uns standen jetzt auch mehr Mittel zur Verfügung, endlich eine verbesserte Gemeinschaftsanlage in Angriff zu nehmen.
Vor ungefähr sieben Jahren vollzog sich ein Leitungswechsel; seitdem ist Reinhard Herrmann der Vorsitzende. Diese personelle Veränderung hatte ebenfalls zur Folge, daß wir auf die Nenngröße H0 umstiegen sowie eine längerfristige Anlagenkonzeption erarbeiteten. Außerdem war uns schon bei der zweiten TT-Anlage aufgefallen, ein solches Objekt besser in spezialisierten Gruppen zu verwirklichen. Und seit jener Idee wachen die einzelnen „Gruppenleiter" über die Landschaftsgestaltung, Mechanik bzw. Elektrik/Elektronik.

Mittelgebirgscharakter

Die neue H0-Gemeinschaftsanlage zeigt eine zweigleisige Hauptbahn. Der zentrale Bahnhof „Steinigeroda" ist mit seinen umfangreichen Güterbehandlungsanlagen Blickfang. Verständlicherweise haben wir uns bei der thematischen Gestaltung vom Charakter unserer Heimat, dem Erzgebirge leiten lassen. Ein wenig erinnert sie auch an das Elbsandsteingebirge, aber wir verzichteten bewußt auf vorbildgetreue Szenen. Die in sich geschlossene Anlage lebt besonders von schönen Landschaftsmotiven. Ganz besonders eindrucksvoll sind aber wohl die vielen imposanten Brückenbauwerke.
Neben der zweigleisigen Hauptbahn führt eine Nebenbahn ins steil aufragende Gebirge. Zusätzlich wurde eine weitere Nebenbahn in der Nenngröße $H0_m$ „verlegt". Und wer als Modell-Reisender noch höher hinaus will, der muß im Schmalspurbahnhof „Hohndorf" umsteigen, um mit der Zahnradbahn die „Wilhelmsburg" zu erklimmen.
Wir wollten auf unserer Anlage vor allem einen möglichst regen Zugverkehr demonstrieren. Dabei verzichteten wir von vornherein auf einen Schattenbahnhof, allerdings auf Kosten einer erheblich verlängerten Fahrstrecke. Um seinen Ausgangspunkt zu erreichen, muß jeder Zug knapp 100 Meter zurücklegen. Angesichts der „nur" 12 m × 2 m großen Anlage findet dieses Fahrmanöver größtenteils hinter den Kulissen statt. Die Strecke windet sich in mehreren Gleisschleifen durch den Berg und ist jeweils in sechs größere Blockabschnitte aufgeteilt. Dabei liegt der Bahnhof zwischen zwei Blöcken, um eine von uns „erfundene" sogenannte D-Zugschaltung zu ermöglichen.
Leider sind unsere AG-Räume etwas beengt, und wir können deshalb nur immer einige der 1,25 m × 1,80 m großen Teile verbinden. Speziell dafür haben wir den Gleisplan so gestaltet, daß wir sowohl eine aus sechs Teilen bestehende „Kleinanlage" als auch eine auf neun Teile erweiterte 20 Quadratmeter

1 Solch ein Motiv einer Tunnelbaustelle ist nur selten auf Modellbahnanlagen zu sehen. Nicht nur der imposante Flutlichtmast mag hier die Blicke anziehen, denn auch die kleine Baustelle verrät sowohl Liebe zum Detail als auch vorbildgetreues Nachgestalten im Maßstab 1:87!

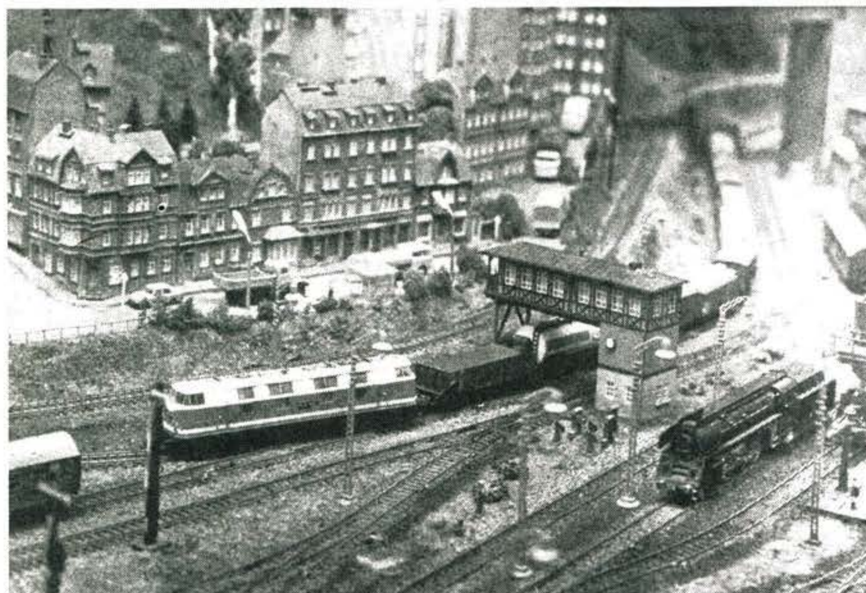
2 Ein kalter Gebirgsfluß! Diese kleine Szene wurde auch am Berliner Fernsehturm immer wieder bestaunt. Überhaupt zeichnet sich die Gelenauer Gemeinschaftsanlage durch eine ansprechende Landschaftsgestaltung aus.

3 Diese gewaltige Steinbrücke dürfte das beeindruckendste Bauwerk sein. Die Brücke hat kein konkretes Vorbild, erinnert aber ein wenig an das Hetzdorfer Viadukt. Sie ist aus Sperrholz gefertigt und mit Mauerwerkimitation versehen. Laut Auskunft des Erbauers sollen alle statischen Aspekte stimmen.

große Anlage zeigen können. Diese Variante war übrigens im Oktober am Berliner Fernsehturm zu sehen! Für besondere räumliche Bedingungen steht uns dann immer noch eine Eckplatte zur Verfügung. Wichtig ist aber stets: Der Landschaftscharakter bleibt uneingeschränkt bestehen. Das verdanken wir wiederum unseren „Landschaftsarchitekten". Sie hatten immerhin das Drumherum von 300 Metern Gleis sowie mehr als 50 Weichen zu bewältigen. Wie ein Blick auf die Abbildungen verrät, wurde diese Aufgabe prima gelöst. (Weitere Ausschnitte der Gelenauer Anlage werden im „me" 1/86 gezeigt! – Die Red.)

Gebäude und die zehn Brücken entstanden nach eigenen Unterlagen. Die mehr als 5 000 Fichten und Laubbäume sind weitestgehend unempfindlich, und man mag es kaum glauben: Trotzdem mußten 15 Quadratmeter mit Grasfasern „besät" werden! Die riesigen Gebirgsmassive sind in Wirklichkeit nichts weiter als Polystyrol... Auf der Anlage können maximal 24 Züge im vollautomatischen Blockbetrieb verkehren. Um deren Fahrt störungsfrei zu halten, entwickelten wir eine spezielle Blockschaltung mit einer besonderen „Abhängekontrolle", über die wir in einem späteren Beitrag im „me" berichten wollen. Übrigens sind die Nebenbahn- und Schmalspurzüge ebenfalls automatisch (Schutzrohrkontakte, Mikrorelais) gesteuert. Und um nur einige Dimensionen zu nennen – wir haben mehr als 330 Relais eingebaut, über 6 000 Lötstellen angebracht sowie etwa drei Kilometer Kabel verlegt. Vom Schaltpult aus führen mehr als 20 Kabel (30polige Messerleisten) an die einzelnen Anlagenteile; allerdings verfügt jedes Anlagenteil über eine separate Einspeisung. Und wer unser „Lieblingskind" gesehen hat, wird jetzt auch verstehen, weshalb mehr als 100 Kontrollampen am Schaltpult als Kontrolle der Automatik notwendig waren.

4



Und hier nochmals ein Motiv der Bahnhofseinfahrt „Steinigeroda", die wir auf dem Titelbild des Heftes 10 vorstellten.

Fotos: Albrecht, Oschatz (1 bis 3); P. Noppens, Berlin (4); Zeichnung: G. Framm, Erfurt

Nebenbei gesagt

In den vergangenen elf Jahren konnten wir auf zahlreiche Erfolge zurückblikken – wobei die diesjährige Ausstellung am Berliner Fernsehturm der Höhepunkt war. Vorher sahen immerhin 64 000 Besucher unsere Gemeinschaftsanlagen, die auf allen zehn vorangegangenen Ausstellungen zugleich für Freude und Begeisterung sorgten. Zu unserem AG-Leben gehört aber ebenso, daß wir acht Aktiven häufig mit unseren Familien gemeinsame Exkursionen organisieren. Freude und Entspannung am Hobby, gute Kontakte zu anderen Gleichgesinnten und eine sinnvolle Freizeitgestaltung liegen uns sehr am Herzen. Auch für die nächsten Jahre haben wir uns vorgenommen, noch mehr Besucher für unser Hobby zu begeistern. Und nicht zuletzt ist schon aus so manchem Modelleisenbahner später ein richtiger Eisenbahner geworden...

Günter Kühn (DMV), Gospersgrün

Nebenbahn-Empfangsgebäude in der Nenngröße H0

Meine im Thüringischen angesiedelte Anlage in der Nenngröße H0 forderte von vornherein Hochbauten in landschaftsgebundener Bauweise. Wesentliches Merkmal sind verschieferte bzw. teilverschieferte Wände. Diese Gestaltungsform ist beim Vorbild nicht nur in Thüringen anzutreffen. Man könnte sich deshalb das im folgenden Beitrag beschriebene Empfangsgebäude sowohl im erzgebirgischen als auch vogtländischen Raum vorstellen. Ähnliche Hochbauten befinden sich beispielsweise in Stenn oder Voigtsgrün.

Kaufen wir zunächst drei Bausätze MAMOS 3/38 „Bahnwärterhaus" in der Nenngröße H0. Zusätzlich werden aber noch zwei Teile Nr. 4 dieses Bausatzes benötigt. Ein Hinweis am Rande: Es empfiehlt sich durchaus, drei Bausätze zu kaufen, die möglichst einer Serie entstammen. Denn so kann man am besten unterschiedlich gefärbte Plastbauteile vermeiden.

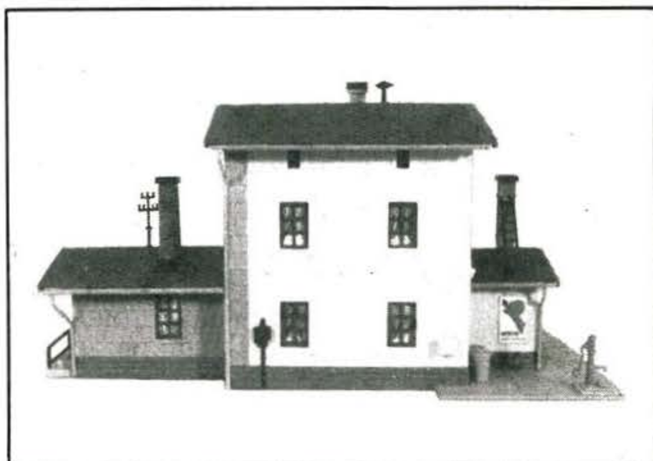
Doch wir kommen nicht umhin, einige Bauteile zu verändern. Zunächst wird von einem Teil 1 der Bereich oberhalb des Simsstreifens abgesägt und die Schnittkante sauber verfeilt. Bei einem zweiten Teil 1 entfällt der zurückgesetzte Mauerwerksockel. Beide Teile sind stumpf miteinander zu verkleben, und die Naht ist rückseitig zusätzlich durch Plastestreifen gesichert.

Von einem Teil 2 ist des weiteren der Bereich oberhalb des Simsstreifens zu entfernen. Danach wird nun dieses Teil 2 durch ein verschiefertes Giebelwandteil 4 „aufgestockt". Hierauf kann eine Seitenwand Teil 3 wie das erste Teil 1 behandelt werden. Beim zweiten Teil 3 entfallen wiederum der Mauerwerksockel sowie der Bereich des Anbaues. An der Schnittkante des Anbaues sollte man Teil 3 mit einer Klebefase (45°) versehen. Nunmehr wird das zweite Teil 3 stumpf mit dem ersten Teil 3 verklebt und durch dahintergeklebte Plaststreifen gesichert. Im folgenden Arbeitsgang müssen wir dann ein verschiefertes Giebelwandteil 4 in der Höhe waagerecht trennen, und zwar wo sich bei

1



2



den Teilen 1 ... 3 der Sims befindet. Dieses so veränderte Teil bekommt ebenfalls ein weiteres Teil 4 „aufgestockt".

Haben wir alle Wandteile für das Hauptgebäude so vorbereitet, werden sie mit den dazugehörigen Mauerwerksockelstreifen komplettiert, die Fenster eingeklebt, verglast und dekoriert. Dabei sollte man darauf achten, an den beiden Seitenwandteilen auch noch je zwei Schieferverkleidungen (Teile 5 und 6) anzubringen. Hierbei muß je ein Teil um drei Schieferreihen gekürzt werden. Jetzt lassen sich endlich alle Wandteile miteinander verkleben. An der linken Gebäudeseite wenden wir uns dem Anbau zu. Und zwar sollte er laut Bauanleitung montiert werden.

Daraufhin wären Hauptgebäude sowie Anbau mit den unveränderten Dachteilen 21 und 29 einzudecken. Erst jetzt kann der rechte Anbau angefügt werden. Er besteht aus zwei Original-Bauteilen Nr. 8 und aus zwei veränderten Teilen Nr. 4. Diese Teile müssen wir nach den Maßangaben in Abb. 4 anreißen und zurechtsägen. Der rechte Abschnitt A des zweiten Teils 4 wird links angeklebt, so daß man eine Türöffnung für die Tür (Teil 18) erhält. Abschließend haben wir Fenster und Türen einzuleimen, zu verglasen und zu dekorieren. Die vier Wandteile sind zum rechten Anbau zusammenzusetzen und mittig rechts an das Hauptgebäude anzukleben. Dieser Anbau wird nun mit einem veränderten Dach-Bauteil 21 eingedeckt.

Abschließend wären dann noch alle restlichen Bauteile wie Dachfenster, Schornsteine, Leitern, Dachrinnen, Fallrohre, Treppen und Geländer anzubringen.

Das Empfangsgebäude kann im Detail noch durch Fahrpläne, Briefkästen, Uhr, Stromverteilungskästen, F-Schilder u. ä. ergänzt werden. Eine Bahnsteigsperre sowie ein Läutewerk können das Bild abrunden, jedoch ist die auf der Anlage dargestellte Zeit zu berücksichtigen. Das Empfangsgebäude erhielt auf meiner Anlage den Namen „Hirschbach" (Thür.). Alle nicht besonders erwähnten Bauteile können original verwendet werden. So erhalten wir ohne großen Zeitaufwand ein ansprechendes Modell, das auf einem kleinen Zwischenbahnhof in entsprechender Umgebung seinen Platz finden kann.

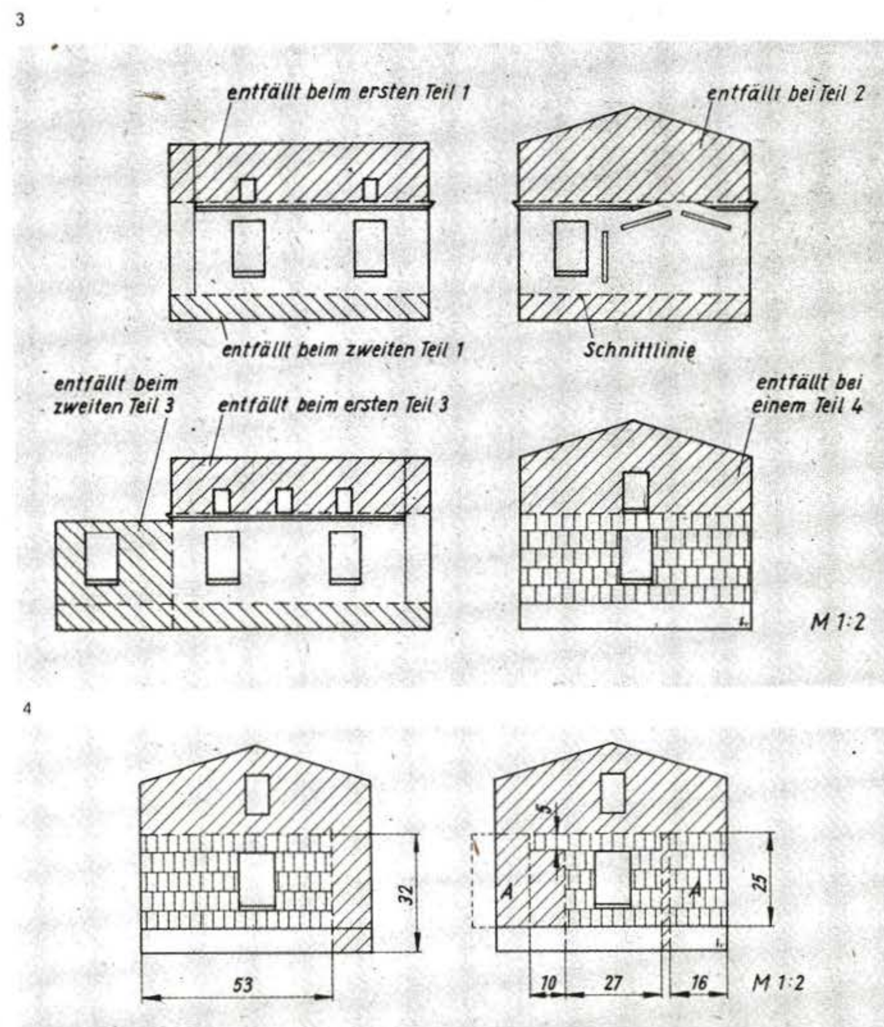
1 und 2 Bahnsteigseite bzw. Straßenseite des Empfangsgebäudes. Zweifellos wäre der Gesamteindruck besser, wenn auf die zu große Schrankenwinde verzichtet werden könnte. Des weiteren gewinnt das Gebäudemodell durch ein mattiertes bzw. gealtertes Äußere.

3 Die wichtigsten Veränderungen der einzelnen Bauteile des Gebäudes

4 Der rechte Anbau entsteht aus zwei Originalteilen Nr. 8 und ist wie dargestellt anzureißen

Foto und Zeichnungen: Verfasser

3, 4



Allen Mitgliedern unseres Verbandes, ihren Angehörigen und den Lesern der Zeitschrift ein frohes und gesundes Weihnachtsfest sowie ein erfolgreiches Jahr 1986.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Redaktion „modelleisenbahner"

Mitteilung

Bezirksvorstand Dresden
Am 28. und 29. Dezember 1985 werden anläßlich des Streckenjubiläums 120 Jahre Gößnitz–Gera folgende Regelzüge mit Dampflok bespannt:
38 1182: P 6047, 6044, 6049, 6046 (Kursbuchstr. 550); 58 3047: Dg 51372 (Gößnitz ab 8.19), Dg 51413 (Gera ab 10.48) und N 60380 (Gößnitz ab 13.49).
Die Bestimmungen des Fotorechts sind zu beachten!

Modellbahn-Ausstellung

AG 1/13 „Weinbergsweg"
In der Zeit vom 8. bis 15. Januar 1986, Öffnungszeiten: werktags 14.00 bis 19.00 Uhr, sonnabends und sonntags 10.00 bis 19.00 Uhr im Kreiskulturhaus Prater, Berlin-Prenzlauer Berg, Kastanienallee 6.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

12/1 Suche: Schmalspur $H0_e$ (Eigenbau), bes. Loks 99 731–762; Loks 99 511 – 99 608 und BR 55 in N.

12/2 Suche: NOHAB-Loks in H0.

12/3 Biete: rollendes Material in H0; transpress-Eisenbahnliteratur. Suche in H0: BN 150, auch def. Modelle u. einzelne Getriebe; Modellgleismaterial. Nur Tausch!

12/4 Suche: „modelleisenbahner" 1, 2, 11/1962; 2, 4/1963; 10/1968 od. kompl. Jahrg. 1962, 1963, 1968; auch gebunden.

12/5 Biete: H0, E 44 AEG; BR 66; 80; VT 135 m. Beiwg.; VT 70; SKL Bausatz (blau); 4 Langenschwalbacher; 3 Bi 33 DB (rot); 2 alte PIKO-Abteilwg. 3achsig; 2 pr. Abteilwg. 4achsig; 2 Selbstentladewg DR. Suche: BR 24; 64 (beide letzte Ausf. von EBM-); BR 38, 84. Nur Tausch!

12/6 Biete: „Glasers Annalen 1920–1930"; „Das Mügelner Schmalspurnetz"; „Umzeichnungsplan der DRG von 1925"; „Geschichte und Geographie deutscher Eisenbahnen" Bd. 1–4. Suche: Lok in $H0_e$; Wagen der HERR-Produktion in $H0_m$, $H0_e$; Bauanleitung für sä.IK in $H0_e$; Dias stillgelegter Schmalspurbahnen; Dias der ehem. Altmärk.Klb; „Die Müglitztalbahn"

12/7 Biete: Lokschilder, keine EDV; Dia- u. Bildserien; „Die Franzburger Kreisbahnen"; Gehäuse E 46 in H0; Lok E 46 def. Suche: in H0: BR 23, 24, 42, 50, 52, 64, 80, 81, 84, 86, 89, 91, 110, 130, E 44, E 18, SKL, EDK, kompl. Tender 01 (Öl) od. Kohle, Gehäuse BR 110, E 44 AEG, Straßenbahnmaterial, Loklaternen.

12/8 Suche „modelleisenbahner" 1–4/1952, 5, 6/1983.

12/9 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv", „Links u. rechts der kleinen Bahnen", „Umzeichnungsplan 1925 d. DRG", „modelleisenbahner" 1972/1973, BR 66 in H0. Suche: „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Comganie", „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella", „Schiene, Dampf und Kamera", „Die Rübelandbahn", „Modellbahn-Praxis" 4/67, Modelleisenbahnkalender 1984.

12/10 Biete: TT, E 70; BR 03 (Eigenbau). Suche: 6 Rollfahrzeuge in $H0_m$ u. BR 84 in H0. Nur Tausch!

12/11 Biete: ZEUKE (0), Schnellzugwg 4achs. Suche: ZEUKE (0), Kühlwagen, mit u. ohne Bremserhaus.

12/12 Biete: kompl. Jahrg. „modelleisenbahner" 1963–1981 in Klemmappen.

12/13 Biete: „modelleisenbahner" 7, 12/1964; 1, 8/1965; 1/1966; 1/1967; 8/1971; 2, 3, 6/1972. Suche: „modelleisenbahner" Jahrg. 1953–1956; 2–4, 6–8, 12/1966; 2, 4–6, 8/1967. In H0: Fahrwerk m. Motor, BR 23; Flachwg X 98; Hilfskranzug; G-Wagen, 4achs. In N: Steuerung BR 55 im Tausch gegen and. Teile dieser Lok.

12/14 Suche: Triebfahrzeuge in $H0_e$ u. $H0_m$ (für ständige Ausstellung); Uniformteile, Effekten u. Dienstauszeichnungen sächs. Eisenbahner vor 1914. Biete: Wagen in $H0_e$; Fachliteratur.

12/15 Biete: H0, BR 23, 01^5 (Speiche, Kohle); E 46; BN 150; VT 135 (DR); VT 137; Kleinserienmod. „Draisine"; 1 Kühlwg; in $H0_e$: 1 GGw; 1 2achs. geschl. u. 2 2achs. offene Güterwg. Gleisplanmappe, TT, von ZEUKE; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1984; „Eisenbahnatlas Europa" – Abteilg. XI Rußland; „Die DR von A–Z"; Modellbahnbücherei Bd. 1, 5. Suche: H0, V 180 m. zwei Zierstreifen od. Gehäuse; BR 91; 89; SKL (blau). $H0_m$, BR 99 od. Gehäuse u. Packwagen von HERR. $H0_e$, BR 99. „modelleisenbahner" vor 1977.

12/16 Biete: „Für unser Lokarchiv", „Modellbahn-Handbuch", „Modellbahn-Anlagen" 1, 2; „Kleine Eisenbahn – ganz groß; – ganz raffiniert"; „Die Modelleisenbahn 3". Suche: „Eisenbahn-Jahrbuch 1971", „Lokomotiven der alten Staats- u. Privatbahnen"; „Grundlagen der Modellbahntechnik"; „Modellbahn-Elektromechanik"; „Triebwagen deutscher Eisenbahnen" 2; Modellbahnkalender 1961, 62, 65–67; PIKO i-Kupplungen.

12/17 Biete: H0, BR 42; 52; 89; 91. Suche: Dampflok-, Bw-, Fabrik-Schilder usw. Nur Tausch!

12/18 Biete: H0, BR 23; sä. 38; 42; 50; 4achs. Trieb- u. Beiwagen (alte PIKO-Prod.); Tender BR 23, 50 u. 50 Kab; Draisine; Windberg-, 2achs.pr. Pers.- u. Eilzugwg. (alte Schicht-Prod.); $H0_m$-Triebwg GHET1; V200 (Gützold); in TT: 2tlg. Wittfeldtriebwg. „Eisenbahn-Jahrbuch" 1983; „Modellbahnbauten". Suche: in H0 Dampfloks; Triebwagen; 3 Radsätze BR 23; Gehäuse BR 84; 62; Tender BR 42, 01, 41; Fahrwerk BR 52; 4achs.pr.D-Zugwagen (Schicht). In TT: E70; Viehtransport- u. Säuretropfwagen. In N: BR 55. „Eisenbahn-Jahrbuch" 1982; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Von Sonneberg nach Probstzella"; Modellbahnbücherei Bd. 6, 7; „modelleisenbahner" 5–12/1952, 7–9, 12/1954; Jahrg. 1956, 1957.

12/19 Biete: H0, BR 23; 50; 64; D-Zugwagen versch. Typen/Hersteller. $H0_e$: 4achs. Personenwagen (HERR, „technomodell"). S: BR 24; 3 Personenwg; Gleise; elektr. Weichen. Suche: H0 Elloks (a. defekt); Gehäuse BR 78, 93; 2. Kl. und Postwagen Typ HECHT; 2- und 3achs. Abteilwg. (Länder- u. Einheitsbauart)

12/20 Biete: „Baureihe 01"; „Das Mügelner Schmalspurbahnnetz"; „Oschatz–Strehla"; Color-WPK-Serie 100 Jahre Mügeln–Kemmlitz u. Wolkenstein–Jöhstadt (IV K u. VI K); Streckenpläne Döbeln–Mügeln–Neichen u. Reichenbach–Oberheinsdorf. Suche: BR 99 (HERR); Fotos Wilkau–Carlsfeld, Mügeln–Neichen, Mügeln–Döbeln, Meißen–Wilsdruff.

12/21 Suche: Fotos, Zeitungsausschnite u. ä. über die Straßenbahn Schwerin (1946–1960) sowie über die Nebenbahn Klingenthal–Sachsenberg (ab 1945). Biete: anderes NV-Material.

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **Eisenbahn-Literatur** (z. B. „BR 01", „BR 44"). Suche **landeskundl. Bildbände** sowie **Bücher und Ansichtskarten** über Radebeul und Oberlausitz (außer 1933–45).

Th. Berndt, 8122 Radebeul II
Zillerstraße 38, 510-44

Eisenbahnfreund su. zuverläss. **Foto-Tauschpartner**. Bitte keine Museumloks u. ä. Zuschr. erb. an:
R. Nette, 4800 Naumburg (S.)
Pfortastraße 19

Kollege zum **Tausch von Spielzeugeisenbahnen in Spur 0 und 1** gesucht.
Udo Linke, 9622 Fraureuth
Ziegelstraße 1

Wer kann mir stark beschädigte **Lok, Spur 0, reparieren?**
Liebold, 6570 Zeulenroda
Südstraße 20

Biete **ES 499**, blau, H0. Suche **H0 BR 211, 24, 64, 41, 03, 91, 23, 42** od. **84** u. **H0-Kleinlok** (Eigenb.).
Kautzleben, 5300 Weimar
Zöllnerstraße 10

Verschiedene **Kursbücher** abzugeben; Angebotsliste gegen 0,30 M (Briefmarken).
M. Ulrich, 1141 Berlin, Anl.
Dauergarten Parz. 8, PSF 264/16

Verkaufe **„der modelleisenbahner"** Jg. 1970 bis 1984, 170,– M.
Telefon: Meinersdorf 8 52 65

Verkaufe viele **Dampf-, Diesel-, Elektro-Lokomotiven, Wagen** (Pers./Güter), **Nenngr. H0**, von 5,– bis 116,– M. Liste gegen 0,50 M (Briefmarken).

M. Ulrich, 1141 Berlin
Anl. Dauergarten Parz. 8
PSF 264/16

Biete **„BR 01"**, 36,– M, **„Die Müglitztalbahn"**, 13,20 M, **„Die Spreewaldbahn"**, 7,80 M, **„Die Selketalbahn"**, 11,40 M, **„Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"**, 11,40 M. Suche **„BR 44", Fotos BR 52** alle Ausführungen, mögl. Format WPK.
St. Bucher, 6502 Gera-Lusan
Kiefernstraße 3

Suche **TT 3achs. Rekow., Silow., Klappdeckelw., Expreßgutw., Flachwg. m. Rungen, „me"** ab 70–78, **Literatur** ü. Modellbahn u. **Dampfloks, BR 55 N** (sw. u. gü.).
Biete **TT-Fahrzeuge**.

St. Parthun
9102 Limbach-Oberfrohna
Straße des Friedens 54

Verkaufe **Modellbahnanlage TT**, L-Form, 4,5 m², mit 11 Triebfahrz., 27 Personenwagen, 25 Güterwagen, 4 Fahrstromkreisen, teilw. Fahrleitung u. viel Zubehör, für 2000,– M.

Jensen, 2510 Rostock 5
Eikbomweg 12

Suche **„me"** 9, 11/53, 1/80–12/83, **H0: BR 01** (alt), **03** (Schicht), **23, 41, 50, 91, 95, H0$_m$: Loks, Personenwagen, Rollwagen, alles HERR, Kraftfahrzeuge von HERR und ESPEWE, TT: Schwellenband**, gerade/gebogen, **Triebtender 2' 2' T 34 in H0, Dampflok-Archiv 1–4, „Modellbahnbauten"**, Historische Bahnhofsbauten", **„Modellbahn und Landschaft"**.

Thomas Popp, 7580 Weißwasser
H.-Hertz-Straße 12

Biete **„Muldenthal-Bahn", Modelleisenbahn-Kal. 1974, 75, 76, 78, 80, 81, 82, Marine-Kal. 1982, Flieger-Kal. 1985.**
Suche für **Spur 0 von Zeuke** o. ä. **Loks FD 50 m. Tender T 55, E 44, 4achsige D-Zugwagen, 1 Paar Weichen.**
Zuschriften an:
Jürgen Biek, 7240 Grimma
Leipziger Straße 34

Biete
„me", Einzelhefte u. kpl. Jahrgänge **von 1954 bis 1984** (Liste anfordern); **„Links und rechts der kleinen Bahnen", „Bahnland DDR", „DR von A–Z", „Selketalbahn", „Straßenbahn-Archiv 3", H0-Doppelstockzug** (2teilig), 23,80 M; **BR 185**, 88,– M; **VT 33 DB**, 88,– M; **VT 137 DRG**, 91,– M; **BR 110**, 38,– M.
Suche
„Modellbahnpflege u. -reparatur", „Glasers Annalen I–III", Lokarchiv Sachsen I/II, „Mügelner Schmalspurbahnnetz", „Waldeisenbahn Muskau", H0 ETA, V 100, BR 23, 50, 84.

J. Barth, 9382 Augustusburg
Karl-Marx-Straße 32

Biete zum Tausch bzw. Verkauf umfangreiche **Sammlung von H0-Fahrzeugen** verschiedener Firmen, **H0-Eigenbauten, Zubehör** sowie **Literatursammlung**. (Liste anfordern, mit Freiumschlag).
Suche u. a. **H0-Eigenbauten BR 38.4, BR 50-Wanne, BR 65.0, BR 73, BR 74, V 36, E 94.**

Ch. Balke, 1230 Beeskow
Vorheider Weg 10a, Fach 3910

Biete zum Tausch **Eisenbahn-Jahrb. 1967, 68, 69, 70; Modellb.-Kal.** 1964, 67, 68, 70, 72, **„Schienenfahrzeuge"** 10/70 b. 5/72, **Werbematerial** von LEW und Waggonb. Bautzen.
Suche (auch Kauf) **„Dampflok-Archiv 2", „Reisen m. d. Dampfbahn", „Schiene, Dampf u. Kamera"** u. ä. Literatur.

Ch. Bär, 8705 Ebersbach
Spreedorfer Straße 112

Biete
„Brandenburgische Städtebahn", „Windbergbahn", „Müglitzbahn", „Rübelandbahn", „Lexikon Modelleisenbahn", Schmalspurbahn-Archiv, Dampflok-Archiv 4. Auflage 1983, Eisenbahn-Jahrbuch 1983 und 1984, „Straßenbahn-Archiv 3".

Suche
„Steilrampen über den Thüringer Wald", „Franzburger Kreisbahnen", „Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie", Muldenthalbahn", „BR 44", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Eröffnung der Leipzig–Dresdner Eisenbahn".

Zuschriften an:
R. Diller, 5214 Gräfenroda
Neue Straße 3

Biete
„Reisen mit der Dampfbahn", „Schmalspurbahnen in Sachsen", „Lokomotiven aus Esslingen", „Dampfloks in Glasers Annalen 1911–18", Eisenbahn-Jahrbücher 80/81/82/84, Dampflok-Archiv 2, 3, 4, „Schmalspurbahn-Archiv", „Reisezugwagen-Archiv", „Kleinbahnen der Altmark", „Muldenthal-Eisenbahn", „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn", Müglitztalbahn", „Brandenburgische Städtebahn", „Steilrampen über den Thüringer Wald".
Suche
„Schiene, Dampf und Kamera", „Baureihe 44", „Triebwagen-Archiv", „Diesellok-Archiv", „Die Dampflokomotive", Eisenbahn-Jahrbücher 63–67, 70–72, „Dampfloks in Glasers Annalen 1931–67".

Bürger, 1500 Potsdam
Hessestraße 15

Rezensionen

Autorenkollektiv unter Leitung von Prof. Dr. Elfriede Rehbein, Dr. Joachim Lindow, Dr. Kurt Wegner, Prof. Dr. Heinz Wehner: „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 288 Seiten, 391 Abb., 60 Tab., Ganzleinen, 39,80 Mark.

Mit dem Buch „Deutsche Eisenbahnen 1835 1985" hat das Autorenkollektiv unter Leitung von Prof. Dr. Elfriede Rehbein eine zeitgeschichtliche Betrachtung von der Entstehung der ersten deutschen Eisenbahn bis zur Entwicklung des sozialistischen Eisenbahnwesens in der Deutschen Demokratischen Republik einem interessierten Leserkreis vorgestellt.
Für Experten und Eisenbahnfans stellt das Buch eine wertvolle Ergänzung des bereits Bekannten über die 150jährige Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens dar. Den jungen Lesern vermittelt sie die revolutionäre Entwicklung, die die Eisenbahn in den einzelnen geschichtlichen Etappen erfahren und wie sie selbst zu deren Entwicklung beigetragen hat.
Die textliche Darstellung wird durch interessante Abbildungen, Zeichnungen und Tabellen wirkungsvoll bereichert, obwohl meines Erachtens bei einer so wesentlichen Festschrift wie dieser, der Farbanteil insbesondere im Abschnitt 7 wesentlich höher sein könnte.
Auch hätte man sich den Schutzumschlag in einer freundlicheren, optimistischeren Darstellung gewünscht. Im Kapitel 5 wird sehr eindrucksvoll dargestellt, wie mit dem Befehl Nr. 8 der sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), die nunmehr 40jährige erfolgreiche Entwicklung der Deutschen Reichsbahn eingeleitet wurde. Insbesondere die junge Generation unserer Republik findet in diesem Kapitel detaillierte Fakten über den schweren Weg, den die Eisenbahner nach der Zerschlagung des Faschismus zu gehen hatten.
Die Festschrift ist zugleich für Eisenbahnfreunde eine wesentliche Anleitung bei der Traditionspflege der Eisenbahn. Dies trifft für die Freunde der Erforschung der Geschichte der Eisenbahn genauso zu wie für den Modelleisenbahner, der ja wie bekannt, Anlagen und Fahrzeuge für alle geschichtlichen Etappen nachbaut.
Den Schülern von heute gibt insbesondere das Kapitel 7 wertvolle Hinweise für einen Beruf bei der Deutschen Reichsbahn von morgen, denn hier sind klar Einzelheiten über Gegenwart und Zukunft dargestellt.
Insgesamt kann dem Autorenkollektiv eine Fleißarbeit bescheinigt werden, da dem Leser sehr eindrucksvoll das vielseitige Wirken der deutschen Eisenbahnen in ihrer 150jährigen Entwicklung vermittelt wird.
Manfred Neumann

Werner Garkisch, Heinz Groth: „Die Deutsche Reichsbahn von 1945 bis 1985". transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 432 Seiten, 129 Abb., 35,00 Mark

Nachdem Anfang dieses Jahres ein Midibuch über die Eröffnung der Leipzig–Dresdner Eisenbahn erschien, liegt nun ein zweites von transpress vor! Werner Garkisch und Heinz Groth haben in diesem Büchlein alle jene Daten über die Deutsche Reichsbahn zusammengestellt, die eindrucksvoll die 40jährige Entwicklung der Eisenbahn in Volkes Hand dokumentieren. Vom 6. Mai 1945, als auf der wiederhergestellten Strecke Küstrin (Kostrzyn) – Berlin die ersten Züge aus der Sowjetunion mit Versorgungsgütern in Berlin eintrafen, bis zum 31. Dezember 1983, als die Eisenbahner der volkseigenen Deutschen Reichsbahn die bis dahin höchsten Transportleistungen abrechneten, sind alle Daten chronologisch und übersichtlich geordnet. Wer weiß schon, daß ab Mai 1946 auf den Strecken Eisenach – Berlin und Dresden – Riesa – Berlin dreimal wöchentlich sogenannte „Geschäftszüge" verkehrten, deren Benutzung genehmigt werden mußte. Oder, daß am 29. Mai 1961 der „Hungaria" Berlin – Budapest erstmalig fuhr und am 26. Oktober 1961 die ersten drei Triebfahrzeugführerinnen für Elloks ihren Dienst aufnahmen. Dies und vieles andere mehr ist diesem Midibuch zu entnehmen. Kurze Berichte über bemerkenswerte Aktivitäten – fast ausschließlich aus der Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei" entnommen – sowie der durchaus interessante und aussagekräftige Bildteil vervollständigen das Werk. Alles in allem: Den Autoren kann bescheinigt werden, daß durch ihre Fleißarbeit ein wertvolles Nachschlagewerk entstand, welches sich würdig in die Palette der Publikationen „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" einordnet.
Wolf-Dietger Machel

Einzelautoren: „Eisenbahn-Jahrbuch 1985", transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1985, 281 Abb., 2 Tab. 168 Seiten, 15,00 Mark

Das 85er Eisenbahn-Jahrbuch präsentiert auch diesmal einen vielfältigen Überblick über das in- und ausländische Eisenbahnwesen. Auch hier steht das Jubiläum „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" im Vordergrund. In einem Spitzenbeitrag hebt Minister Otto Arndt die 40jährige Entwicklung der Eisenbahn in Volkes Hand in der nunmehr 150 Jahre währenden Eisenbahngeschichte auf deutschen Boden besonders hervor. Die Eisenbahn als Wegbereiter des Fortschritts wird in dem von Prof. Dr. Elfriede Rehbein verfaßten Aufsatz an zahlreichen bekannten, aber bisher auch weitgehend unbekannten Fakten dargestellt (daß die zum Bild 3 genannte Jahreszahl nicht stimmt, schmälert keinesfalls den Wert dieser Darstellung). Über das Produktionsprofil des weltweit anerkannten Schienenfahrzeugbaues in der DDR wird der Leser in dieser 23. Ausgabe des Jahrbuches ebenso informiert wie über die neue Ellok der Baureihen 212/243 der Deutschen Reichsbahn. Spezielle Beiträge, wie über die Geschichte der Zugsicherung oder das 100jährige Bestehen des heutigen Bahnbetriebswerks Probstzella oder über den Eisenbahnpionier Carl Joseph Meyer dürften für Eisenbahnhistoriker von besonderem Interesse sein.
Abwechslungsreich ist auch 1985 der internationale Teil des Buches: BAM, die Belorussische Eisenbahn, Metros in Helsinki und Groß-Kairo sowie das 100jährige Jubiläum der Canadian Pacific Railway stehen hier im Vordergrund. Insgesamt auch diesmal wieder eine gelungene Ausgabe.
Wilfried Mengel

Die auf dieser Seite besprochenen Titel sind inzwischen restlos an den Buchhandel ausgeliefert worden. Sollten sie vergriffen sein, nutzen Sie bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

Vorschau

Im Heft 1/86 stellen wir vor:

- Baureihe 119 der Deutschen Reichsbahn;
- Geschichte der ehemaligen Kleinbahn; Klockow – Pasewalk (1. Teil);
- Baureihe 95 vom VEB PIKO;
- Anschriften an Reisezugwagen (2. Teil);
- Modellbahnwesen Stunde 0 (1. Teil).

Wolfgang Hanusch (DMV), Niesky

XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Trutnov

Ergebnisse und Impressionen

Gastgeberstadt des XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1985 war die am Fuße des Krkonoše gelegene Kreisstadt Trutnov. Die Mitglieder des hier tätigen Klub železničních modelařů Svazarmu ČSD hatten es übernommen, die Veranstaltungen zum Wettbewerb sowie eine würdige Ausstellung der Modelle, von Modellbahnanlagen und weiteren Exponaten vorzubereiten und durchzuführen.

Der Klub wurde im Jahre 1973 gegründet und hat sein Domizil im Kreishaus der Pioniere und Jugend. Hier beschäftigen sich 15 Mitglieder und 20 Pioniere intensiv mit dem Bau einer Modellbahnanlage in der Nenngröße TT, dem Bau von Fahrzeugmodellen und leisten eine anerkannte kulturpolitische und gesellschaftliche Arbeit innerhalb der Organisation „Svazarm" und bei der ČSD. Ihre Arbeitsräume auf dem Dachboden des Hauses haben sich die Mitglieder in umfangreichen Eigenleistungen hergerichtet und ausgestaltet. Mehrfache Ausstellungen machten sie in der Öffentlichkeit bekannt. Bei den ČSD restaurierten die jungen Klubmitglieder in Lagern der Arbeit und Erholung eine Dampflokomotive der Reihe 434 und brachten sie in einen museumsreifen Zustand.

Auch im Bau von Eisenbahnmodellen können die Klubmitglieder auf große Erfahrungen und Ergebnisse verweisen. Sie nahmen an nationalen als auch internationalen Modellbahnwettbewerben teil und erhielten zahlreiche Preise. J. Beran, P. Sixta, Zd. Klempíř, M. Borůvka, M. Vondřejc, A. Weiss, L. Hovorka oder V. Ferkl sind dafür in der Chronik des Klubs eingetragen. 1977 richtete der Klub die Meisterschaften der ČSR aus.

In Anerkennung der bisher geleisteten Arbeit und erreichten Ergebnisse sowie der vorhandenen günstigen Bedingungen wurde deshalb dem Klub die ehrenvolle Aufgabe der Ausrichtung des XXXII. Internationalen Modellbahnwettbewerbes durch die Leitung des Verbandes zuteil. In guter Zusammenarbeit mit territorialen staatlichen und gesellschaftlichen Organen haben die Freunde diese Aufgabe ausgezeichnet gemeistert. So fanden die Mitglieder der internationalen Jury, unter Vorsitz von Walter Techl (ČSSR) die Freunde Miloš Kratochivil (ČSSR), Bořivoj Gryc (ČSSR), Zoltán Razgha (UVR), Dr. Imre Karoly (UVR), Peter Pohl (DDR) und Siegfried Brogsitter (DDR) gute Bedingungen für ihre verantwortungsvolle Arbeit vor.

Für den internationalen Leistungsvergleich waren insgesamt 133 Modelle aus der ČSSR, der DDR, der UVR und der BRD eingereicht worden. Das stellte eine Mammutaufgabe dar, waren es doch fast 20 % mehr Einsendungen gegenüber vorangegangenen Wettbewerben. Bewertet wurden schließlich 131 Modelle in 15 Kategorien. Im Ergebnis wurden 46 Preise und Anerkennungen vergeben (Tabellen 1 und 2).

Teilnehmer und Preise nach Ländern

Land	Anzahl der Exponate	1. Preis	Sonderpreis	2. Preis	3. Preis	Anerkennungspreis	Summe
ČSSR	57	3	–	4	5	6	18
UVR	15	1	–	–	–	1	2
BRD	6	1	–	–	–	–	1
DDR	53	6	1	9	6	3	25
Summe	131	11	1	13	11	10	46

Mit 63 Modellen hatte die Kategorie A zwar nach wie vor den größten Anteil, doch in den Kategorien B und C konnte eine beträchtliche Zunahme der Beteiligung registriert werden. Demgegenüber ist die Teilnahme in der Kategorie E und mit Modellen großer Spurweiten innerhalb der Kategorien A und B rückläufig.

Die höchste Leistungsdichte ist ebenfalls in der Kategorie A (Triebfahrzeuge) zu verzeichnen. Das findet auch seinen Niederschlag in der Preisvergabe. Mit ersten Preisen wurden die Modelle einer MÁV 601 von Lajos Fekete, der ES 56 von Günter Lehnert, der BR 250 von Wolfgang Köhler, der BR 65.10 von Hans-Dieter Rändler und Uwe Groth, der sächsischen I K von Heinz und Wolfgang Frey und der V 20 von Klaus Beyer ausgezeichnet. Besondere Leistungen demonstrierte auch der Junior Václav Simbartl aus der ČSSR mit den Modellen eines M 130.1 und einer S 499.02. Für beide erhielt er jeweils einen Anerkennungspreis. Überhaupt war festzustellen, daß sich in diesem Jahr bedeutend mehr Junioren dem Urteil der Jury stellten und dabei zum Teil beachtliche Ergebnisse erzielen konnten.

Das hohe Niveau der Kategorie A setzte sich in der Kategorie B (sonstige schienengebunden Fahrzeuge) nicht fort. Erste Preise wurden vergeben an Miloš Vondřejc für seinen vierachsigen Kesselwagen Ra Propan, an Václav Simbartl (Junior) für den zweiachsigen Personenwagen ABe und an Steffen Tezold und Joachim Kruspe für den Schwerlastwagen Uaai der SBB. In dieser Kategorie nahm auch ein Mädchen teil. Schwerpunkte für die weitere Arbeit sollten die Verbesserung der Laufeigenschaften und der Qualität, insbesondere der Beschriftung sein.

Ein erfreulich breites Teilnehmerfeld mit ansprechenden Leistungen war in der Kategorie C – eisenbahntypische Hoch- und Kunstbauten – vertreten, unter ihnen auch eine größere Anzahl Junioren. Mit dem Modell eines Lokschuppens erreichte Günter Jungk ebenso einen ersten Preis wie der Junior Pavel Tomeš für sein Modell des Bahnhofs „Bor". Obwohl nach wie vor die Mehrzahl der Einsender ein größeres Umfeld zu dem eigentlichen Modell gestalteten, war doch festzustellen, daß von der Jury, den Empfehlungen des vergangenen Wettbewerbes folgend, das unmittelbare Modell im Mittelpunkt der Bewertung stand. Bei Fortsetzung dieser Betrachtungsweise ist zu hoffen, daß die Exponate wieder transportfreundlicher, sprich kleiner werden.

In den Kategorien D – eisenbahntechnische Funktionsmodelle – und E – historische und Vitrinenmodelle – waren nur sehr kleine Teilnehmerfelder zu verzeichnen. Mit Ausnahme des in der Kategorie D an Peter Schmorl für sein technisch und gestaltungsmäßig gut präsentiertes Lichthauptsignal verliehenen Sonderpreises erreichten die anderen Modelle nur durchschnittliche Leistungen und blieben damit unter dem Niveau vergangener Jahre.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß sich der internationale Modellbahnwettbewerb 1985 in der Breite und von der Leistung her durch ein hohes Niveau auszeichnete. Darüber konnten sich auch die Bürger unseres Nachbarlandes und deren Gäste in der vom 20. September bis 6. Oktober stattgefundenen Ausstellung ein unmittelbares Urteil bilden. Sie hat wieder zahlreiche Impulse für die Beschäftigung mit diesem interessanten Hobby ausgelöst und dem veranstaltenden Klub železničních modelařů Svazarmu ČSD Trutnov viel Anerkennung und Achtung für die geleistete Arbeit eingebracht und damit Auftrieb für die künftigen Vorhaben gegeben. Dafür wünschen wir den Freunden in Trutnov viel Freude, alles Gute und uns ein herzliches „Na shledanou v Krkonošich"!

Ergebnisse des XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbes 1985 in Trutnov (ČSSR)

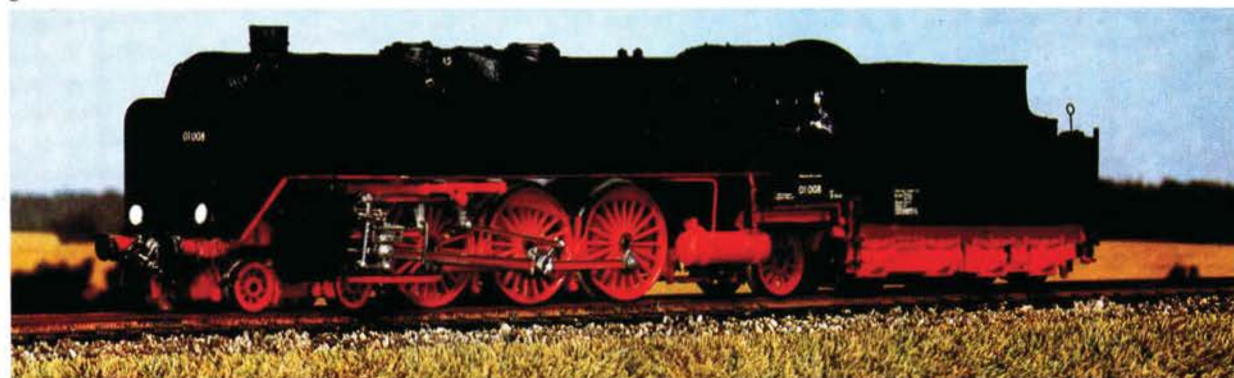
Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A 1/H0				
M 120.4	Ing. Zelený, Josef	ČSSR	91,3	2.
E 458.0049	Slezák, Milan	ČSSR	85,3	
M 134.0	Měřička, Václav	ČSSR	81,3	
M 120.0	Urbánek, Vladimir	ČSSR	75,0	
MÁV 601	Psora, Mihály	UVR	93,3	1.
MÁV 259	Fekete, Lajos	UVR	87,3	
98.500	Demmig, Albrecht	DDR	91,0	2.
ES 56	Lehnert, Günter	DDR	93,0	1.
100 894	Kellner, Klaus	DDR	91,0	2.
sä. VII	Kohlisch, Heinz	DDR	84,0	
Kategorie A 1/TT, N				
T 478.3011	Ladáni, Dezider	ČSSR	89,3	3.
486.005	Ing. Pietrik, Jarosl.	ČSSR	81,6	
Böhmen	Daněk, Jiří	ČSSR	74,6	
M 130.1	Simbartl, Václav J.	ČSSR	89,0	Anerk.
T 466.2196	Jorka, Jan J.	ČSSR	77,0	
Be 6/8 III	Starke, Joachim Morgher, Ralf	DDR	89,0	
100 897	Brünler, Hermann	DDR	91,6	2.
BR 250	Köhler, Wolfgang	DDR	94,0	1.
Kategorie A 2/H0				
T 499.0002	Višek, Miroslav	ČSSR	90,3	2.
M 232.111	Koutný, Jan	ČSSR	86,6	3.
M 275.008	Urbánek, Vladimir	ČSSR	84,3	
399.0	Chroný, Jan	ČSSR	73,3	
Lok vl. SNP Zvolen	Simonyi, Alexander	ČSSR	77,0	
Beyer Garrat	Bekei, Laszlo	UVR	84,3	
MÁV 41	Domonkos, Ándras	UVR	75,6	
65 1049	Rändler, Hans-Dieter Groth, Uwe	DDR	93,0	1.
43 007	Herfen, Olaf	DDR	91,0	2.
01 008	Mattern, Jürgen	DDR	86,3	3.
50 5037	Rudat, Werner	DDR	87,0	3.
89 7853	Thierbach, Wolfgang	DDR	82,3	
03 0085	Berndt, Klaus-Dieter	DDR	82,0	
Kategorie A 2/I$_m$, O$_m$, H0$_m$, H0$_e$				
sä. I K	Frey, Heinz u. Wolfg.	DDR	93,3	1.
KT 4 D	Haenel, Jörg	DDR	90,6	2.
99 585	Arzt, Karl-Heinz	DDR	82,3	
Pereces „7"	Potyók, Balazs	UVR	74,3	
DZd 551	Potyók, Balazs	UVR	77,3	
99 6582	Potyók, Balazs	UVR	78,6	
Kategorie A 2/TT, TT$_m$, N				
556.0100	Ing. Pietrik, Jaroslav	ČSSR	84,6	
354.1217	Ing. Mahel, Ivo	ČSSR	79,0	
434.2	Rotrekl, Bedřich	ČSSR	79,3	
S 499.02	Simbartl, Václav J.	ČSSR	82,3	Anerk.
Es 499.1	Špryňar, Karel	ČSSR	79,6	
BR 58	Grof, György	UVR	76,6	
BR 80	Hosszú, Lajos	UVR	75,3	
BR 84	Hosszú, Lajos	UVR	75,3	
BR 80	Uhlmann, Ralf	DDR	89,6	2.
VT 135 m. Steuerwg.	Linge, Harald	DDR	79,6	
Kö. m. Geisterwg.	Taubner, Günter	DDR	82,3	
243 007	Richter, Andreas	DDR	84,0	
99 7740	Leßner, Hermann	DDR	84,0	
Kategorie A 3/II$_m$, 0, H0, H0$_e$				
Dampftriebwagen	Grahneis, Kurt	BRD	86,6	
DB 041	Simonyi, Alexander	ČSSR	66,6	
BR 01	Dikačz, Imrich	ČSSR	73,6	
V 20	Beyer, Klaus	DDR	93,3	1.
V 60 D	Lenz, Adolf-Dieter	DDR	87,6	
55 3784	Werler, Hans	DDR	93,0	2.
80 003	Werler, Steffen J.	DDR	82,3	Anerk.
V 188	Schulz, Ulli	DDR	80,3	
03 2157	Espenhain, Gerald	DDR	90,3	3.
E 44 044	Schönau, Otwin	DDR	86,6	
93 1067	Trösken, Michael	DDR	88,6	
99 684	Lohs, Peter	DDR	90,0	3.
E 94 067	Klauss, Helmut	DDR	83,0	
Kategorie B 1/I, H0				
vierachs. Kesselwg. Ra-Propan	Vondřejc, Miloš	ČSSR	91,0	1.
vierachs. Kesselwg. Ra-CPavek	Vondřejc, Miloš	ČSSR	91,3	
vierachs. Flachwg. Pa 3-14012	Kučera, Ivo J.	ČSSR	88,3	2.
zweiachs. Perswg. Bí	Jelinek, Jan J.	ČSSR	80,6	
Gls	Maruhn, H.-Joachim	DDR	81,0	
Klappdeckelwagen	Vock, Andreas J.	ČSSR	84,0	3.
Kategorie B 1/TT				
zweiachs. Perswg. ABe	Simbartl, Václav J.	ČSSR	91,6	1.
zweiachs. Perswg. Be	Ing. Mahel, Ivo	ČSSR	84,6	
historischer Zug	Daněk, Jiří	ČSSR	79,6	
zweiachs. Perswg. Be	Sixta, Petr	ČSSR	89,0	3.
zweiachs. Perswg. Bi	Ing. Mahel, Ivo	ČSSR	84,3	
zweiachs. Perswg. Ae	Ing. Mahel, Ivo	ČSSR	85,0	
Langenschwalbacher Zug	Scholz, Franz	DDR	86,0	
hist. Güterwagen	Zenker, Klaus	DDR	78,0	
Schwerlastwagen Uaal	Tezold, Steffen Kruspe, Joachim	DDR	94,3	1.
Schotterwagen Xas 73	Scholz, Frank	DDR	85,6	
Kategorie B 2/H0, H0$_m$, H0$_e$				
Güterwagen Vte	Slánová, Lenka	ČSSR	78,6	
Behälterwagen Raj	Měřička, Václav	ČSSR	83,0	Anerk.
Behälterwagen Raj	Měřička, Václav	ČSSR	82,6	
Panzerzug SNP Zvolen	Simonyi, Alexander	ČSSR	84,3	Anerk.
Panzerwagen SNP Zvolen	Kohut, Jaroslàv	ČSSR	81,3	
Schützenwagen SNP Banska Bystrica	Simonyi, Alexander	ČSSR	80,3	
Gepäckwagen Ds	Balin, Martin	ČSSR	72,3	
Güterwagen Gbhs	Kunzelmann, Wolfgang	DDR	84,0	
Gepäckwagen 99-61-51	Lückert, Michael	ČSSR	83,6	Anerk.
Schmalspurpersonenwg. KB4p	Wagner, Bernd	ČSSR	81,3	
Kategorie B 2/TT, TT$_m$, N				
Perswg. Ci 4-1064	Urban, Jan	ČSSR	87,3	3.
Perswg. Ci 4-1422	Urban, Jan	ČSSR	80,6	
Behälterwagen Raj	Simbartl, Václav J.	ČSSR	85,0	Anerk.
Personenwagen Be	Tůma, Petr J.	ČSSR	76,6	
Kranwagen	Murza, Štefan J.	ČSSR	83,3	
Personenwagen Blm	Prycl, Aleš J.	ČSSR	75,3	
Personenwagen Blm	Valenta, Petr J.	ČSSR	76,3	
Schotterwagen Xs	Morgner, Ralf	DDR	86,3	
Tunnelrevisionswg.	Linge, Harald	DDR	83,3	
Ow-Wagen	Leßner, Hermann	DDR	87,0	
Gaskesselwagen	Richter, Michael	DDR	86,6	
Kategorie B 3/H0				
Gepäckwagen	Fricke, Christian	BRD	73,3	
Mannschaftswagen	Fricke, Christian	BRD	73,0	
Dampfschneeschleuder	Fricke, Christian	BRD	74,6	
Güterwagen Vtr.	Simonyi, Alexander	ČSSR	79,0	
sä. Kesselwagen	AG 3/59 Weinböhla	DDR	86,6	3.
Gepäckwagen	Ambros, Sandor	UVR	73,3	
Kesselwagen	Szentmiklosi, Gabor	UVR	78,0	
Kategorie C/H0				
Bahnhof Stráž	Panský, Miroslav	ČSSR	81,6	
Stellwerk Waldschneise	Brogsitter, Christoph	DDR	83,0	Anerk. J.
Talstation Standseilbahn	Polster, Bernd	DDR	89,6	2.
Bahnhof Barth	Rieger, Jörg	DDR	85,0	
Wasserturm	Schöne, Gert	DDR	76,3	
Stellwerk Bergheim	Schulz, Ulli	DDR	89,3	2.
Lokschuppen	Jungk, Günter	BRD	91,0	1.
Kategorie C/TT, N, Z				
Wasserturm Ennsberg	Symank, Klaus	DDR	82,3	
Bahnhof, Chotouchov	Javoůrek, Ladislav	ČSSR	89,6	2.
Bahnhof Oleška	Vašák, Jiří	ČSSR	86,0	3.
Bahnhof Bor	Tomeš, Pavel J.	ČSSR	90,3	1.
Bekohlungsanlage	Megyessi, Peter J.	ČSSR	81,6	Anerk.
Wasserturm	Megyessi, Rastisl. J.	ČSSR	76,6	
Güterschuppen	Klub KŽM Kolin J.	ČSSR	78,3	
Bekohlungsanlage	Vitek, Igor J.	ČSSR	78,6	
Bekohlungsanlage	Kotes, Pavel J.	ČSSR	77,0	
Bahnhof Gardony	Juricza, Tibor	UVR	85,6	Anerk.
Güterschuppen	Ing. Žahourek, Richard	ČSSR	82,3	
Kategorie D				
Signalbrücke	Daněk, Jiří,	ČSSR	80,0	
Straßenlampe	Németh, Andor	UVR	78,3	
Lichthauptsignal	Schmori, Peter	DDR	91,3	Sonderpr.
Kategorie E				
SKL Radeburg	Völschow, Hendryk	DDR	80,3	
Straßenbahn Fs 1200	Rudnai, Béla	UVR	73,0	
Diesellok Nr. 44	Fricke, Christian	BRD	69,0	

XXXII. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1985, Trutnov (ČSSR)

1



2



3



1 Baureihe 03 (H0) von Klaus-Dieter Berndt, Kategorie A 2 (82 Punkte)

2 Baureihe 01 (H0) von Jürgen Mattern, Kategorie A 2 (86,3 Punkte), 3. Preis

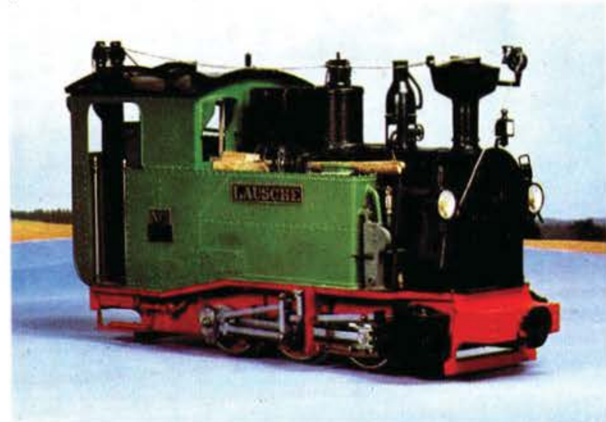
3 Baureihe 98 (H0) von Albrecht Demming, Kategorie A 1 (91,0 Punkte), 2. Preis

4 Sächs. IK (I_m) von Heinz und Wolfgang Frey, Kategorie A 2 (93,3 Punkte), 1. Preis

5 Blockstelle „Waldschneise" (H0) von Christoph Brogsitter, Kategorie C (83 Punkte), Anerkennungspreis

Fotos: Albrecht, Oschatz

4



5



Weihnachtspyramide mit Eisenbahnmotiv

Mit dieser kleinen Bastelei (siehe auch dieses Heft) unseres Beiratsmitgliedes Achim Delang verbinden wir die besten Wünsche für ein frohes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches 1986!

Redaktion „modelleisenbahner"

Foto: A. Delang, Berlin

